SKRZYDLATA POLSKA

NR 43 (485) • 23 PAŹDZIERNIKA 1960 r. • CENA 2 zł

W ZURYCHU
I W BAZYLEI
(strony 8–9)

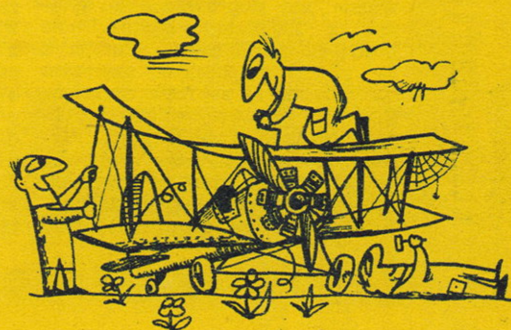
U JUGOSŁOWIAŃSKICH
LOTNIKÓW
(strona 9)

● SPADOCHRONY SPORTOWE (str. 16–17)

Zdjęcie B. KOSZEWSKI

CZYTAJ
NA STRONIE
4/5

O SAMOLOTOWYCH
MISTRZOSTWACH
POLSKI



Z KSIĄŻKĄ I PRASĄ TECHNICZNĄ NA CO DZIEŃ

W tegorocznych październikowych Dniach Książki i Prasy Technicznej prawie we wszystkich województwach wzięło aktywny udział znacznie więcej organizacji i instytucji niż w latach ubiegłych.

Obok NOT i „Domu Książki" składy komitetów zasiliły takie organizacje jak TWP, WRZZ, ZMS i ZMW, Kuratoria, Zrzeszenie Studentów Polskich oraz przedstawiciele dużych zakładów produkcyjnych.

Przez włączenie się wymienionych organizacji do akcji związanych z problemami czytelnictwa nastąpiło w tym roku pogłębienie i rozszerzenie frontu pracy dzięki wykorzystaniu terenowych jednostek organizacyjnych jak rad zakładowych, brygad ZMS, szkół itd. Niewątpliwie przysłużyło się to sprawie będącej celem „Dni Książki i Prasy Technicznej", a więc jak najszerszej popularyzacji książek i czasopism technicznych, pobudzeniu zainteresowania literaturą techniczną pracowników we wszystkich gałęziach gospodarki. Chodzi również o to, że przez szeroko prowadzoną kampanię w okresie października zwróciło się uwagę społeczeństwa na książkę techniczną jako jeden ze środków służących podniesieniu kultury technicznej.

W zakreślonych na najbliższą przyszłość zadaniach Wojewódzkich Komisji Upowszechnienia Książki i Prasy Technicznej są zaplanowane do realizacji tak zasadnicze zagadnienia jak aktywizacja bibliotek fachowych w zakładach pracy, rozbudowa i podniesienie roli kolportażu, który w ostatnim okresie cierpi na niedowład organizacyjny oraz brak opieki ze strony zakładów pracy. Opracowane w formie ogólnych założeń organizacyjnych wytyczne Naczelnej Organizacji Technicznej, Centralnej Rady Związków Zawodowych, KC ZMS określają wyraźnie ramy działania dotyczące spraw mających kapitalne znaczenie dla rozwoju czytelnictwa.

Wśród wielu różnorodnych zamierzeń, które są realizowane poprzez Wojewódzkie Komisje Upowszechnienia, szczególnie ważne jest doprowadzenie książek z dziedziny techniki do bibliotek publicznych. Chodzi o to, aby były one w szerszym niż dotychczas zakresie uwzględniane w strukturze księgozbiorów bibliotek publicznych. Byłoby to praktyczne zbliżenie książki technicznej, a szczególnie popularnej, do czytelnika. Literaturę tego typu należałoby propagować szczególnie wśród młodzieży.

Konieczność wprowadzenia literatury popularno-technicznej do bibliotek publicznych dyktuje tendencja politechnizacji nauczania.

W październiku w szeregu województw w dziedzinie popularyzacji zagadnień techniki Wojewódzkie Komisje Upowszechnienia w oparciu o NOT, TWP i ZMS organizują szereg odczytów i prelekcji, jak np. w Kielcach cykl odczytów pt. „z Techniką na ty", w województwie poznańskim popularne wykłady pt. „Z książką techniczną na codzień", w Rzeszowie powołano sekcję prelegentów przy NOT, która przygotowuje cykl odczytów pt. „Expressem przez świat techniki".

Wydawnictwa Komunikacyjne w Warszawie zorganizowały w pierwszej Szkole Tysiąclecia na Mokotowie eksperymentalną „Gawędę Techniczną" na temat nowoczesnego lotnictwa, techniki rakietowej oraz modeli zdalnie sterowanych. Celem gawędy było zbadanie stopnia zainteresowania i reakcji młodzieży na nowoczesną technikę.

Tak szeroka akcja, mająca na celu pobudzenie zainteresowania sprawami techniki, spowoduje na pewno większe zainteresowanie książką i prasą techniczną, zwróci uwagę na konieczność dokształcania się i uzupełniania wiadomości, tym bardziej, że od uchwały IV Plenum KC PZPR upłynęło już sporo czasu, a na odcinku czytelnictwa literatury fachowej jako środka ułatwiającego postęp techniczny pozostaje jeszcze wiele do zrobienia. Tym więcej, że uzupełnienie wiadomości fachowych na wszystkich szczeblach służbowych i stanowiskach pracy stało się wobec żywiołowego rozwoju techniki już nie tylko sprawą obowiązku społecznego, ale wyraźnym interesem osobistym.

Przeznaczone w naszych planach 216 miliardów złotych na inwestycje w przemyśle, wiąże się z zabezpieczeniem dla nowouruchomionych i modernizowanych obiektów dostatecznej ilości wykwalifikowanych robotników, majstrów i wyspecjalizowanych techników i inżynierów. Według danych UNESCO ilość periodyków poświęconych różnym dziedzinom wiedzy wynosi 30—45 tys. tytułów. Wydawane jest 50 000 tytułów książek. Taki jest olbrzymi ładunek wiedzy niosący ze sobą co roku nowe twórcze myśli.

Tak bujny rozwój techniki wymaga stałego śledzenia postępu w każdej dziedzinie. Najlepszą i niezastąpioną formą upowszechnienia wiedzy jest książka i czasopismo fachowe. Zdobyć dla nich czytelników w bibliotece, nabywców w księgarni, wzbudzić nawyk czytania, wyjść śmielej z odczytami i pogadankami z dziedziny techniki do załóg zakładów pracy i szkół — oto poważne i trzeba przyznać trudne zadanie Komisji Upowszechnienia.

Książek z dziedziny techniki lotniczej mamy w Polsce już wcale pokaźny dorobek. Stale przybywają coraz to nowe pozycje. Jest też rzeczą niezwykle ważną, aby książka ta trafiała do właściwych rąk i stała się niezbędną pomocą w wykonywaniu zawodu i podnoszeniu kwalifikacji lotniczych. Chodzi w konsekwencji o to, aby z książką i prasą techniczną obcować na codzień, aby stała się ona naturalną potrzebą każdego pracownika lotnictwa cywilnego, działacza, sympatyka lotnictwa.

B. PIASKOWSKI



Na wystawie książkowej: przed stoiskiem Wydawnictw Komunikacyjnych.
Foto: J. Piątek

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

ZSRR. W Teatrze Wielkim w Moskwie wystawiona została nowa opera pt. „Opowieść o prawdziwym człowieku", skomponowana przez wybitnego radzieckiego kompozytora Sergiusza Prokofiewa. Treść opery osnuta jest na tle noszącej ten sam tytuł powieści znanego pisarza Borysa Polewoja, opisującej dzieje bohaterskiego lotnika radzieckiego Aleksego Maresjewa.

● Z nowego zagranicznego portu lotniczego Moskwy — Szeremietiewo — odlatują samoloty do stolic 23 państw. Z tyloma bowiem państwami Moskwa utrzymuje bezpośrednią komunikację lotniczą. Część tych linii jest obsługiwana przez dalekodystansowe maszyny radzieckie, część zaś przez samoloty 15-tu zagranicznych towarzystw lotniczych.

*

ANGLIA. Na lotnisku fabrycznym Dunsfold odbył się pokaz dla gości zachodnioniemieckich nowego typu samolotu bojowego pionowego startu Hawker „P-1127". Gośćmi byli: minister obrony NRF — Strauss i towarzyszący mu sztab niemieckich specjalistów lotniczych. Samolot „P-1127" jest przedmiotem rozmów między ministerstwem obrony NRF i rządem angielskim. Przedmiotem rozmów jest również angielski samolot szturmowy Blackburn NA-39.

● Osobliwą „próbę" reakcji własnego społeczeństwa na zagrożenie wojenne przeprowadzić chcą angielskie władze wojskowe. Oto do portu Portsmouth przypłynie amerykański atomowy okręt podwodny „Scorpion" wyposażony w rakiety „Polaris" odstrzeliwane spod wody i przebywać tam będzie przez okres tygodnia. Jeśli w tym czasie nie wybuchną protesty miejscowej ludności, to rząd wyda decyzję zezwalającą na bazowanie tego typu okrętów z rakietami „Polaris" w Anglii.

*

NRF. We Friedrichshafen zachodnioniemieccy fachowcy wypróbowali wszechstronnie szwajcarski samolot szturmowy P-16, przystosowany specjalnie do akcji z małych, wysoko położonych lotnisk.

● Jak się okazuje, w szkołach linii lotniczych „Lufthansa" przeprowadzane jest szkolenie pilotów wojskowych. I tak np., w szkole „Lufthansy" w Bremie zaczęło się w dniu 1 września br. szkolenie pilotów wojskowych na specjalnych kursach półrocznych. W czerwcu br. podpisana była w tej sprawie umowa między ministerstwem obrony NRF i dyrekcją „Lufthansy".

*

JAPONIA. Japoński przemysł lotniczy zatrudnia 17 000 pracowników.

● Na mocy licencji Japonia zbuduje 200 samolotów amerykańskich „Starfighter".

*

GHANA. Lotnictwo wojskowe Ghany zakupiło w ZSRR 14 samolotów transportowych Ił-18 oraz 4 Ił-18 do dyspozycji własnych linii lotniczych „Ghana Airways".

*

BELGIA. Linie lotnicze „SABENA" zanotowały w roku ubiegłym deficyt wyrażający się sumą 197 milionów franków belgijskich.

● Belgijscy piloci wojskowi będą obecnie szkoleni na terenie Holandii, na mocy umowy zawartej z rządem holenderskim. Przyczyną tego jest konieczność likwidacji wojskowej szkoły lotniczej w bazie Kamina w Kongo, gdzie dotychczas przeprowadzane było szkolenie.

*

HOLANDIA. We wrześniu zanotowany został na lotnisku Schiphol milionowy pasażer linii lotniczych KLM w roku bieżącym. W roku ubiegłym KLM przewiozły milionowego pasażera o dwa miesiące później — w listopadzie. W dniu 3 września br. padł rekord KLM: w porcie lotniczym Schiphol przewinęło się 6 100 pasażerów w ciągu dnia.

● Siedemdziesięciu mężczyzn powitało na lotnisku amsterdamskim serenadą młodziutką kobietę, która przyleciała KLM-owskim samolotem z Rzymu. Była to 16-letnia pływaczka holenderska Marianne Heemskerk, która zdobyła na olimpiadzie srebrny medal. Siedemdziesięciu młodych mężczyn — to reprezentacyjna orkiestra KLM, zaś właściwy powód tak miłego powitania — to fakt, iż Marianne jest córką nawigatora linii lotniczych KLM.

● Młody holenderski pilot balonowy Koen Jansen, wraz z Niemcem Alfredem Eckertem, przelecieli balonem Kanał La Manche, z Feryfield obok Folkestone (Anglia) do Belgii. Lot ten wykonany był dla uczczenia 175-tej rocznicy pierwszego przelotu balonem nad Kanałem La Manche, dokonanego przez Jean Pierre Blancharda.

SŁYNNI LOTNICY RADZIECCY W POLSCE

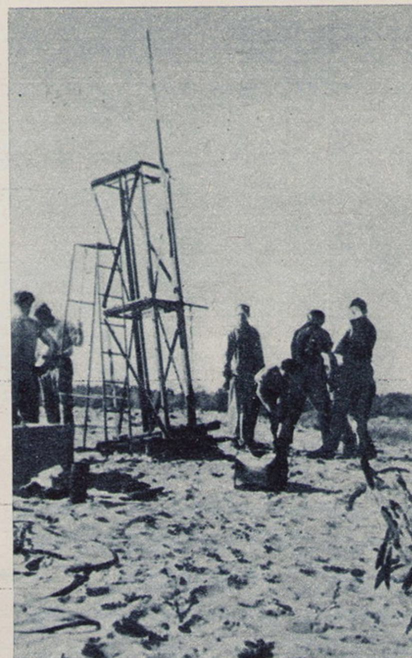
Wśród 300 radzieckich weteranów wojny, uczestników walk o wyzwolenie Polski, którzy przyjechali do Polski „Pociągiem Przyjaźni", znajduje się też grupa słynnych lotników. Między nimi znajdują się trzy pilotki 46 Tamańskiego Pułku Gwardii lekkich bombowców nocnych — **Łarissa N. Litwinowa, Irina Nitkina i N. Popowa**, które brały m.in. udział w walkach o Warszawę, Bydgoszcz, Toruń, Gdańsk i Szczecin. Gościmy też bohatera Związku Radzieckiego **Borisa Łunca**, który ma na swoim koncie bojowym ponad 100 lotów na tyły wroga oraz gen. płk lotnictwa w rezerwie **N. S. Szymanowa**. (pj)

Nowy Zarząd Polskiego Towarzystwa Astronautycznego

W dniu 9 października br. odbyło się w Politechnice Warszawskiej Walne Zebranie PTA, połączone z wyborem nowego zarządu.

Prezesem PTA na okres najbliższych dwóch lat został wybrany prof. Łunc, wiceprezesem prof. Pączkowski (dotychczasowy prezes), a członkami zarządu: prof. Kochmański, prof. Teisseyre, prof. Muster, mgr inż. Wołczek (sekretarz) oraz mgr inż. Geisler.

Na zebraniu poruszono szereg istotnych problemów dotyczących rozwoju polskiej techniki rakietowej i astronautycznej, o których niebawem poinformujemy naszych czytelników.



Na zdjęciu: Montaż wyrzutni rakietowej.
Foto: J. M. Wojciechowski

RUDOLF GRZYWACZ NIE ŻYJE



DNIA 5 października br. zmarł Rudolf Grzywacz, technik-konstruktor Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego, szczery entuzjasta lotnictwa, pilot szybowcowy i samolotowy, wieloletni współpracownik „Skrzydlatej Polski". Rudolf Grzywacz był jednym z tych ludzi SZD, którzy oddali Zakładowi swą młodość i talent, zyskując w zamian doświadczenie i zadowolenie z dobrze wykonywanej pracy. Przybył do nas przed 11 laty, gdy na deskach kreślarskich realizowano projekt bezogonowca „Nietoperz". Swoją sumiennością i pilnością rychło zjednał sobie zaufanie zwierzchników, toteż widzimy Go następnie w grupach, które opracowywały „Jaskółkę", „Bociana", „Muchę-100" i dalsze typy szybowców SZD. Jednocześnie zasłużył się jako zdolny ilustrator szeregu książek lotniczych. Czytelnicy „Skrzydlatej" zawdzięczają Mu między innymi cykl niezwykle precyzyjnie wykonanych rzutów aksonometrycznych naszych szybowców.

Jako główny konstruktor szybowca „Mucha Standard" Rudolf Grzywacz przeżył swój wielki dzień, gdy prototyp zwyciężył w VII Szybowcowych Mistrzostwach Świata w 1958 r. w Lesznie. Niestety, nie danym Mu było kontynuować tego pięknego wzlotu. Podstępna choroba już przed kilku laty pozbawia Go możności latania i mimo konsekwentnego leczenia zniszczyła stopniowo młody organizm. Jego ostatni wkład to praca nad „Zefirem", lecz wieści o sukcesach tej maszyny w Kolonii zastały Go w szpitalu. Krótkotrwała poprawa zdrowia pozwoliła Mu jeszcze wrócić do pracy, lecz rychło okazała się złudzeniem. Zmarł w wieku lat 36.

Był prostolinijny, skromny, uczynny i dla tych przymiotów ogólnie lubiany. Takim pozostanie w naszej pamięci!

Kierownictwo i Załoga Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego

10 TYSIĘCY SKOKÓW SPADOCHRONOWYCH W AEROKLUBIE WARSZAWSKIM

Dnia 8 października br. na lotnisku Gocław wykonany został 10 000-ny skok spadochronowy w Aeroklubie Warszawskim. 10 000 skoków w aeroklubie przeprowadzono w latach 1946—1960. Jubileuszowego skoku dokonał kierownik sekcji warszawskiej, Mistrz Sportu Witold Tracz. Gratulujemy. (m)

Uroczysta inauguracja linii lotniczej Warszawa — RZYM

13 października br. nastąpiła uroczysta inauguracja otwartej przez „LOT" już w sierpniu br. linii lotniczej Warszawa — Rzym przez Wiedeń. Tego dnia rano odleciała z Okęcia na pokładzie samolotu „Convair" delegacja polska z wiceministrem Komunikacji Rusteckim na czele oraz grupa dziennikarzy na kilkudniowy pobyt do Włoch, na zaproszenie PLL „LOT". Wśród zaproszonych dziennikarzy był również przedstawiciel „Skrzydlatej Polski" red. Jerzy R. Konieczny. W związku z tą inauguracją analogiczna delegacja włoska przybędzie na zaproszenie PLL „LOT" na kilkudniowy pobyt do Polski w dniu 20 października br. (yy)

Nowa udana próba rakietowa na Pustyni Błędowskiej

DNIA 6 października br. na Pustyni Błędowskiej odbyła się kolejna udana próba z programu prac rakietowych „RM" zorganizowana przez Koło Lotnicze Techniki Rakietowej Areoklubu Krakowskiego oraz Krakowski Oddział Polskiego Towarzystwa Astronautycznego.

Wystrzelono rakietę dwuczłonową RM-2P, która po raz pierwszy w Polsce przeniosła symboliczną przesyłkę pocztową.

Eksperyment ten omówimy obszernie w następnym numerze. (x)

W tym tygodniu Z FRANCISZKIEM DE GEOFFRE



JEST raczej niewysoki, ale atletycznie zbudowany. Twarz o wschodnich jak gdyby rysach, nasuwa skojarzenie ze znanym aktorem amerykańskim Edwardem G. Robinsonem. Ale nie ma w niej nic wschodnio nieruchomego: co chwilę ożywia się, zmienia, ukazując całą gallicką impulsywność. Tak prezentuje się znakomity pilot myśliwski, autor książki o epopei francuskich pilotów w Związku Radzieckim „Normandie-Niemen" — François de Geoffre.

Pan de Geoffre, współczesny „czerwony baron", przebywał ostatnio przez dłuższy czas w naszym kraju. W dniu 5 października był gościem Klubu Publicystów Lotniczych przy Stowarzyszeniu Dziennikarzy Polskich. Ciekawe, że dopiero przy tej okazji zobaczył po raz pierwszy opracowany na podstawie jego książki film, noszący również nazwę „Normandie-Niemen". Zaczynam więc naszą rozmowę właśnie od tego tematu:

— *Jak ocenia pan poziom filmu?*

— Muszę przede wszystkim podkreślić, że znakomicie oddaje on tę niezapomnianą atmosferę owych lat oraz bardzo dobrze, trafnie i prawdziwie charakteryzuje większość postaci. Miałbym natomiast pewne zastrzeżenia z technicznego punktu widzenia. Dostrzegam w nim pewne dłużyzny, sporo przydługich dialogów. Szkoda także, że do zdjęć lotniczych nie dało się użyć jakichś samolotów z rzędowymi silnikami.

— *Czy Pańskie osobiste przeżycia znalazły również odzwierciedlenie w filmie?*

— Nie. Ma on w dużym stopniu dokumentalny charakter i twórcy jego — słusznie, moim zdaniem — starali się nie uwypuklać zasług ludzi jeszcze żyjących.

— *Chciałbym jeszcze chwilę zatrzymać się przy tamtych czasach. W jakim stopniu ukończył Pan wojnę?*

— Jako porucznik.

W klapie garnituru mego rozmówcy dostrzegam kilka barwnych wstążeczek. Pytam, jakie odznaczenia przedstawiają.

— Mam kilka odznaczeń radzieckich — Order „Czerwonego Sztandaru" dwukrotnie, order Wielkiej Wojny Narodowej, medal „Za zwycięstwo" i „Za Koenigsberg". Z francuskich wymienię tylko Legię Honorową z ośmioma palmami.

— *Naszych Czytelników interesowałyby szczególnie jakieś szczegóły z Pańskiej kariery lotniczej. Kiedy zaczął Pan latać?*

— Swój pierwszy lot odbyłem mając 15 lat. To był dwumiejscowy Potez-36, o ile pamiętam. Leciałem z instruktorem, ale lot był całkowicie samodzielny.

— *W czasie wojny?*

— Mam na swym koncie 11 zestrzelonych samolotów niemieckich.

— *A obecny bilans?*

— Trzy tysiące godzin w powietrzu. I to nie koniec!

— *O ile wiem, oprócz dziennikarstwa zajmuje się Pan również pracą literacką?*

— Tak. Obydwie moje książki: „Normandie-Niemen" i „Człowiek Bałtyku" zostały przełożone na język polski. Pierwsza z nich ma już dwa wydania — w 1957 i 1959 roku — nakładem Wydawnictwa MON; razem 20 tysięcy egzemplarzy. „Człowiek Bałtyku" wydany został przez Państwowy Instytut Wydawniczy.

— *Czy mógłby Pan na zakończenie powiedzieć coś o swych wrażeniach z Polski?*

— Polska to wspaniały kraj, mieszkają w nim bohaterscy, nieugięci ludzie. Świadczy o tym Wasza postawa w czasie wojny i wyniki odbudowy. Bardzo cenię Pańskich rodaków...

— *A rodaczki?*

— O, to cały osobny rozdział. Muszę się przyznać, że jestem zakochany w warszawiankach.

(Opuszczam cały następny fragment rozmowy: nadawał się tylko dla męskich uszu...).

— Chciałbym jeszcze powiedzieć coś o Warszawie. To miasto nadziei, hartu i pracy. Nikt, kto tu był, nie zdoła jej zapomnieć.

François de Geoffre kończy rozmowę pozdrowieniami dla czytelników „Skrzydlatej Polski" i wszystkich ludzi powietrza.

Rozmawiał: **R. SZUBAŃSKI**

VI SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA POLSKI – I CO DALEJ ?...

Tekst: JERZY POMIANOWSKI
Zdjęcia: B. KOSZEWSKI

HISTORIĘ VI Samolotowych Mistrzostw Polski w Krakowie zacznę od spotkania w pociągu. Był to moment może drobny, ale charakterystyczny. Zobaczyłem bowiem, że w sąsiednim przedziale jadą do Krakowa mechanicy Aeroklubu Warszawskiego — Kielan, Krawczyk, Miniakowski i Pęsko, których jeszcze tylko godzin wcześniej widziałem przy pracy na gocławskim lotnisku. Oni właśnie jeszcze w czasie podróży zwrócili uwagę na sprawę, która wkrótce była głównym problemem mistrzostw. Czytelnikowi zorientowanemu w sprawach sportu lotniczego nie trudno domyślić się w czym rzecz, powiedzmy więc prosto i szczerze: nie mamy dobrego samolotu sportowego.

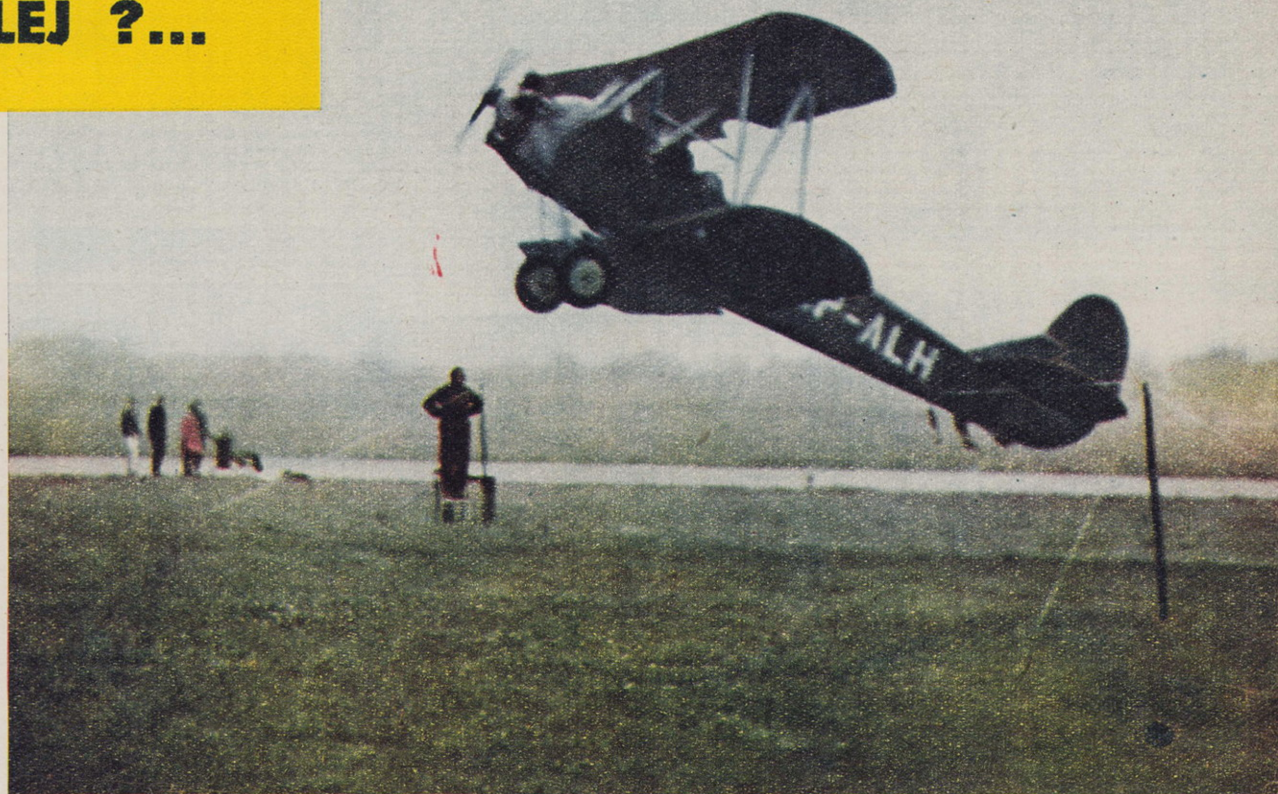
Podobnie jak dla zawodników, tak i dla mechaników zawody zaczęły się już kilka tygodni wcześniej. Nie tyle z powodu treningu, ale przede wszystkim z uwagi na kłopoty ze sprzętem. I w tej sytuacji zrozumiałe jest, że spotkani mechanicy pracowali do późnego wieczora w dzień poprzedzający otwarcie mistrzostw, a następnie po całonocnej podróży znów spodziewali się wielu zajęć.

★

Ze śródmieścia na lotnisko Aeroklubu Krakowskiego, które położone jest przy drodze do Nowej Huty, jedzie się tramwajem kilkanaście minut. Na miejscu zastaję już wszystko przygotowane do przyjęcia pilotów i samolotów. Pierwszy zjawia się jeleniogórski „Jak-18" z Tadeuszem Kaczmarkiem i Stanisławem Borakiem. Program konkurencji jest zgodny z tradycją mistrzostw samolotowych. W pierwszym dniu punktowany jest przylot na czas z określonego kierunku oraz dokładność lądowania w prostokącie. Pogoda jest słoneczna, widzialność doskonała, więc zawodnicy na ogół przylatują punktualnie. Gorzej jest z przyziemieniem w prostokącie. Z reguły wszyscy lądują przelotem. Wydaje mi się, że to wada regulaminu, który za przelot — nawet kilometrowy — poza prostokąt daje 15 punktów, a za minimalny niedolot całkowicie pozbawia premii. Uwagę zwracają tylko dwaj piloci: Stefan Studencki, który przyleciał na CSS-13 (poprzedniego dnia uszkodził swego „Jaka-18") oraz Aleksander Wąsowicz, który przybył demonstrować „Kosa". Powitania przez dziewczęta i chłopców z kół lotniczych oficjalne otwarcie przez prezesa APRL Stefana Antosiewicza i pierwszy dzień, po którym liderami zostają Józef Cierniak (CWL Krosno) i Lesław Grubski (Kraków), mamy już za sobą. Przy kolacji wszyscy piloci tajemniczo wyginają dłonie — to powtórka nakazanej wiązanki akrobacji oraz kompozycja własnego układu.

★

W niedzielę (25.IX.) od rana — akrobacja obowiązkowa połączona z lądowaniem na punkt (zatrzymania samolotu przy chorągiewce), a następnie akrobacja dowolna. Pogoda słoneczna, ale widzialność beznadziejna. Zaczyna się kołowrotek ze sprzętem, który od tej pory będzie stale nam towarzyszył. Rawicz „kręcił" na pożyczonym samolocie, podobnie Kaczmarek, mimo ponawiania startu, musi lecieć na innej maszynie. Winne są silniki ich „Jaków". Studencki znów kołując na „Junaku" pożyczonym od Jagodzika wpadł kołem na kamień. Skutek — podwozie zgięte do tyłu i rozbite śmigło. Merło dla odmiany pocisnął przy lądowaniu na punkt zbyt mocno na hamulce i filigranowe przednie kółko „Junaka-3" oczywiście nie wytrzymało. Może w tych ostatnich przypadkach jest trochę winy pilotów, ale z naprawą samolotów wobec braku części zamiennych są ogromne trudności. Oglądanie akrobacji też nie daje wiele satysfakcji. Poziom tegoroczny jest wyraźnie niższy niż w ubiegłych latach. Wyraża się to nie tylko w niedopracowaniu układu obowiązkowego, ale także w zbytniej improwizacji wiązanek dowolnych. Jeden jasny punkt, to układ dowolny Felicjana Kawali z Krosna. Jako ostatni kręci Stefan Studencki na „Junaku" i u wszystkich obserwatorów budzi powszechny zachwyt. Wiele nowych figur (podpatrzonych zapewne na mistrzostwach świata w Bratysławie) wykonywanych w pionie, wspaniałe powiązanie elementów, tempo wykonywania i w ogóle wszystko — moim zdaniem — zasłużyło na najwyższe uznanie. Dla porządku odnotowuję oficjalny wynik — nowym liderem jest Zbigniew Wróblewski z Katowic.



Największa emocja dla kibiców — start na bramkę.

Studium mapy i trasy. Przy stoliku Polikarp Adamiec i Ludwik Widawski (II miejsce).





Białostoccy piloci dyskutują. Od prawej: Wiera Kamińska, Romuald Dakowicz, Konrad Wiciński i Jan Jagodzik.

★

Chłodny front powoduje, że w poniedziałek jest zimno i pada deszcz. Konkurencję — start na bramkę 2 m i lądowanie znad bramki w prostokącie — rozgrywają piloci na samolotach CSS-13. Ale nawet ten, od ponad trzydziestu lat niezawodny samolot, niezbyt cierpliwie znosi twarde lądowanie z przepadaniem: do końca, z całym podwoziem, wytrwał tylko jeden z trzech samolotów. W oczekiwaniu na swoją kolejkę piloci dopingują startujących z autobusu, który chroni przed niepogodą. W „podpuszczaniu" konkurentów na krótki start najlepszy był Polikarp Adamiec, a na lotnisku zwyciężył tym razem Tadeusz Kaczmarek.

★

We wtorek rozstajemy się z zawodnikami, którzy lecą przez Opole i Poznań do Grudziądza. Po drodze czeka ich obszar kontrolowany i lot po łuku. W środę wracają przez Łódź i Kielce. W planie przelotu było jeszcze Krosno ale niska podstawa chmur spowodowała skrócenie trasy. Po powrocie do Krakowa nikt z zawodników nie zna rezultatów konkurentów. Wiadomo z pogłosek, że dobre wyniki uzyskali warszawiacy, którzy wreszcie zaczynają zbierać owoce solidnego treningu. Szkoda, że konkurencja nawigacyjna była uboga w zadania — tylko punktualność, znajdowanie znaków i zrzuty meldunków. Można przecież wprowadzić, praktykowany na Locie Płd.-Zach. Polski lot po wyznaczonej trasie do nieznanego punktu, zmiany kierunku, przelot z punktowaną regularnością prędkości przelotowej wg nieznanych baz, identyfikację obiektów z powietrza i wiele innych. Na marginesie: przydzielony z Krosna „Jak-18" dla komisji sędziowskiej nawalił po drodze i kierownik sportowy Adam Czepirski z mjr Bolesławem Łabno polecieli kontrolować trasę na pożyczonym „Junaku-3".

★

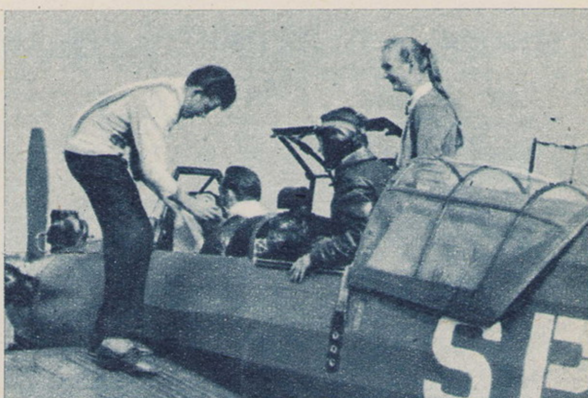
W czwartek (29.IX.) spotykamy się na lotnisku wieczorem. Tu po raz pierwszy „podpada" u zawodników pracująca do tej pory z zapałem (ten deszcz i chłód!) komisja sportowa. Brak bowiem wyników przelotu, a poza tym dopiero po dyskusji zostały jednoznacznie określone warunki wykonywania nocnego przelotu. Najlepszy wynik uzyskał tej nocy Władysław Wójcicki (CWL Krosno), ale bohaterami są Wiera Kamińska (Czemiel), która na skutek wady silnika wróciła z pierwszego boku trasy i startowała ponownie na innym samolocie oraz Tadeusz Kaczmarek, który ostatni odcinek trasy pokonał pod groźbą przymusowego lądowania (lub skoku), ponieważ silnik momentami całkiem odmawiał posłuszeństwa.

★

Piątek upłynął w oczekiwaniu na wyniki. Po południu dowiaduję się od prowadzącego biuro prasowe Tadeusza Pajdy, że Samolotowym Mistrzem Polski został Zdzisław Dudzik startujący z Antonim Milkiewiczem na „Jaku-18", a wicemistrzami Polikarp Adamiec z Ludwikiem Widawskim (obie załogi z Aeroklubu Warszawskiego) oraz Zbigniew Rawicz z Henrykiem Sienkiewiczem (Gliwice). Zdzisław Dudzik, mistrz sprzed pięciu lat, systematycznie był w czołówce na wszystkich mistrzostwach. Tytuł więc przypadł mu całkowicie zasłużenie, mimo pecha w pierwszych konkurencjach. Z tymi wynikami biegnę do pokoju Zdzisia, aby jako pierwszy donieść mu tę radosną nowinę o zwycięstwie i dać „dużą buźkę" od „Skrzydlatej" i jej Czytelników.

★

W soobtę (1.X.) próby defilady. Przybywają piloci, którzy latali na pokazach w Łodzi. Zawodnicy z dołu tabeli żałują, że organizatorzy nie zrobili dodatkowej konkurencji. Pokazy w niedzielę (2.X.) niestety uniemożliwił deszcz. Zebrani zobaczyli tylko treningowy popis rombu „Biesów" oraz „Kosa", który wielu pilotom przypadł do gustu.



Zawodników witała młodzież kół lotniczych.
Foto autora

Zdzisław Dudzik — Samolotowy Mistrz Polski na r. 1960.





Najwyżej punktowany układ dowolny wykonany przez Felicjana Kawalę: 1 1/2 szybkiej beczki, 1 1/2 zwitki korkociągu odwróconego, 3/4 pętli odwróconej, padanie liściem, przejście do lotu odwróconego, 1/2 pętli, 1 1/2 beczki szybkiej, wywrót sterowany, zawrót, wywrót szybki, 1 1/2 beczki sterowanej, okrążenie w prawo lewymi beczkami, okrążenie w locie odwróconym, beczka akcentowawana co 45°, beczka sterowana.

★

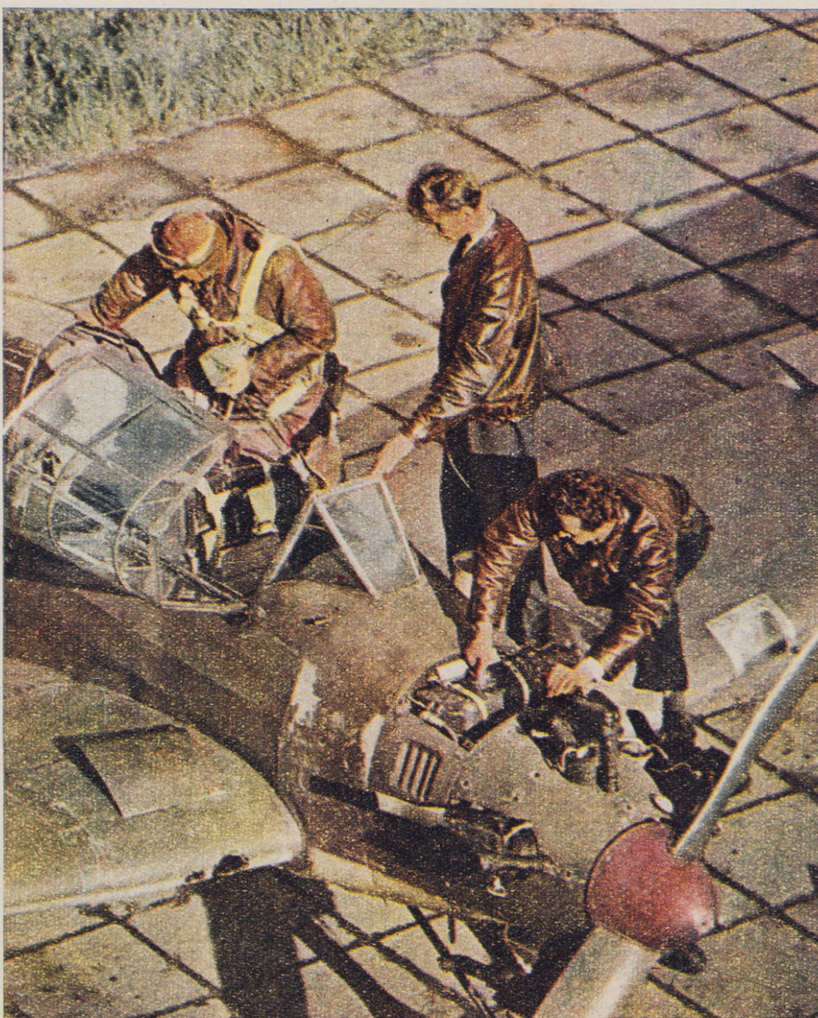
Jak widać nie bez powodu wszyscy zawodnicy są jednego zdania, które trzeba podzielić chyba bez zastrzeżeń: do rozwoju sportu samolotowego potrzebny jest SPORTOWY SAMOLOT. Ekonomiczny i niezawodny. Może to być jeden typ wszechstronny na przykład w klasie „Zlina", można też oprzeć się na dwóch różnych — np. akrobacyjnym i turystycznym — płatowcach. Ze sprawą sprzętu wiąże się koncepcja przyszłych mistrzostw i konkurencji. Zmuszanie pilotów do walki sportowej na różnych i tak bardzo zużytych już samolotach (skądinąd niedoskonałych także w nowości) naprawdę w perspektywie nie ma sensu. Dowodem tego są liczne awarie — dobrze, że ze szczęśliwymi epilogami — na tegorocznych mistrzostwach.

Sprawa sprzętu nie wyczerpuje niestety smutnych refleksji. Przeglądając listę zawodników widzimy, że większość z nich to piloci zawodowi —instruktorzy lub szefowie wyszkolenia. Kiedy policzymy wiek pilotów, to okaże się, że średnio każdy z nich ma ponad „trzydziestkę". Dalej popatrzmy na punktację — duże różnice świadczące o nierównej klasie pilotów. Skojarzmy jeszcze brak młodych pilotów na VI SMP z likwidacją mistrzostw juniorów, a otrzymamy **obraz**, który **WINIEN BYĆ SYGNAŁEM ALARMOWYM DLA WŁADZ LOTNICTWA SPORTOWEGO.** Dla każdego kto tak często może obecnie zobaczyć na ulicy jak młodzi chłopcy trenują biegi i skoki, rzeczą oczywistą jest, że najlepszą propagandą każdej dziedziny sportu są jej wyniki. Tylko rozwój sportu samolotowego w oparciu o dobrą propagandę może zapewnić odpowiednią liczbę kandydatów i dla LPW i dla lotnictwa zawodowego.

W przeciwnym razie wydaje się być próżnym wysiłek krakowskich działaczy czy w przyszłości innych organizatorów, którzy dużym nakładem pracy starają się stworzyć pilotom dobre warunki do sportowej walki. Niepotrzebnie też komisja sędziowska i sportowa wykazywały maksymalne zrozumienie dla spraw zawodników, skoro i tak eliminowały ich awarie, a kierownictwo nie dysponowało mało tego że zapasowym samolotem, ale i kompletem części zamiennych.

Choć sprawy sportu samolotowego (nie utożsamiać z turystyką!) wywoływały na łamach „Skrzydlatej" już kilkakrotnie dyskusje, które zamierały bez konkretnych rezultatów, dziś w uznaniu ich ważności ponawiamy pytania: **CO Z PRZYSZŁOŚCIĄ SPORTU SAMOLOTOWEGO? CZY I JAKI BĘDZIE SAMOLOT SPORTOWY?** Zapraszamy do dyskusji, bo być może przecież że sprawy samolotowe zostały tu potraktowane zbyt pesymistycznie. Że dla przykładu nie można łączyć obrazu mistrzostw z brakiem kandydatów na obozach LPW. Chętnie zamieścimy wszelkie bardziej optymistyczne wypowiedzi i z radością damy się przekonać, że jest lepiej niż nam się to wydaje.

Dziś czeka nas poważne zadanie — lot okrężny.



Od redakcji. Ostateczną klasyfikację mistrzostw podaliśmy w nr 42 na str. 3.



CZY TAK SIĘ GODZI?

OD REDAKCJI: Poniżej zamieszczamy artykuł Marii Wardasówny na temat jednego przypadku przekroczenia przepisów lotniczych. Poruszony problem traktujemy jako dyskusyjny. Ciekawi jesteśmy zarówno zdania Czytelników jak i zainteresowanych.

NA otwarciu najmłodszego z aeroklubów — filii Aeroklubu w Rybniku i lotniska znaleźli się piloci starszej i młodszej generacji. Po zakończonych pokazach lotniczych, gospodarze z ROW-u zaprosili gości na tradycyjną lampkę wina. Młodsi piloci prawie siłą wciągnęli mnie do swego grona, wypytując o typy szybowców, na których latałem i zdobywałem uprawnienia. Wśród młodej braci lotniczej z Aeroklubu Gliwickiego zwrócił moją uwagę sympatyczny pilot, dziwnie w sobie zamknięty i zamyślony, który w pewnej chwili włączył się do rozmowy.

— Mówi pani, że przed wojną piloci z większym niż my trudem uzyskiwali loty i nie każdego było stać na wygórowane opłaty. Twierdzi pani, że my w porównaniu z nimi mamy cieplarniane warunki, latamy za darmo i korzystamy z wyjątkowej opieki państwa. Proszę mi wytłumaczyć, jak wówczas władze lotnicze zareagowałyby na czyn pilota, który — powodowany chęcią niesienia pomocy koledze, był zmuszony ominąć przepisy instruktorskie, zresztą bez przykrych następstw?

— Otrzymałby specjalną pochwałę, a może nawet nagrodę premiową nie tylko przed wojną ale i w Polsce Ludowej — odpowiedziałam, prosząc o bliższe dane tyczące jego pytania.

Otóż młody inż. Bogusław Januszewski, instruktor Aeroklubu Gliwickiego, przed kilku dniami zgodnie z zadaniem wyrzucił skoczka na wysokości 1 100 m, który miał wykonać skok z 10-sekundowym opóźnieniem. Tymczasem minęło 15, 17 i 20 sekund zanim przejęty o los skoczka instruktor Januszewski zobaczył słabo rozwijający się spadochron. Z tej wysokości wydawało mu się, że opadający z nadmierną prędkością skoczek, przez dłuższą chwilę nie podnoszący się z ziemi, uległ poważnym obrażeniom. Kierowany ludzkim odruchem niesienia koledze pomocy bez namysłu wprowadził samolot w korkociąg, a następnie wyrównał lot i na odpowiedniej wysokości zaczął szukać miejsca do lądowania obok skoczka, gdy dostrzegł go powstającego. Uszczęśliwiony tym spostrzeżeniem poderwał maszynę w górę i normalnie wylądował na lotnisku.

Dochodzi doń zawiadowca lotniska ob. Walewski, żądając od instruktora inż. Januszewskiego oddania licencji, tłumacząc w kategorycznym tonie, że nie wolno mu było kręcić... akrobacji.

Instruktor rzeczowo tłumaczy, że korkociąg to nie akrobacja. Podstawowe szkolenie obejmuje wykonanie zwykłego korkociągu, by pilot umiał wyprowadzić maszynę z przypadkowego korkociągu, jaki się zdarza w czasie utraty prędkości. W tym wypadku Januszewski posłużył się nim dla skrócenia cennego czasu, chcąc nieść pomoc koledze.

Na nic zdały się tłumaczenia zgnębionego instruktora, ani zeznania przebywających na starcie uczniów. Surowy służbista napisał sążnisty protokół i wysłał do Warszawy. Wezwany instruktor z wrodzoną skromnością tłumaczy pobudki swego czynu. Nie przypuszczał ani na chwilę, że może być fałszywie zrozumiany. Choć tego głośno nie mówi, wyczuwam w nim żal do tego rodzaju bezdusznych zwierzchników, traktujących pilotów aeroklubów jak chuliganów powietrznych, bez krzty do nich zaufania, zwłaszcza do dzielnego instruktora, tłumaczącego się wstydliwie z właściwego czynu. Pogłębia jego żal do zawiadowcy lotniska fakt, że z tego powodu zawiesił go również w lotach szybowcowych.

Wyrządzona ogromna krzywda lubianemu przez uczniów młodemu instruktorowi Januszewskiemu oburza wszystkich pilotów i sympatyków lotnictwa. Dlatego APRL powinien mu tę krzywdę choć w części naprawić, a pozbawionych serdecznego podejścia do pilotów zwierzchników po prostu... wymienić. Bowiem rozwój lotnictwa sportowego mierzy się potęgą serca i włożonego weń entuzjazmu. Czas najwyższy to zrozumieć.

MARIA WARDASÓWNA



Wrocławscy harcerze-lotnicy dają przykład

WSPÓŁPRACA Dolnośląskiej Komendy Chorągwi Harcerstwa z Aeroklubem Wrocławskim sięga jeszcze początku 1957 roku. Dziś liczba harcerzy-lotników przedstawia się następująco: 42 harcerskie drużyny lotnicze i 35 samodzielnych zastępów lotniczych — skupiają 1 842 harcerzy-lotników. Każda z wyżej wymienionych drużyn współpracuje z kilkoma drużynami nielotniczymi, popularyzując w nich lotnictwo. W związku z tym popularyzacją lotnictwa objętych jest ponad 4 000 harcerzy Dolnego Śląska.

Harcerski Ośrodek Lotniczy posiada obecnie wielu zarejestrowanych specjalistów lotniczych. Wśród nich: 7 pilotów samolotowych, 34 pilotów szybowcowych, 30 skoczków spadochronowych, 22 instruktorów modelarstwa lotniczego, 44 przodowników modelarstwa lotniczego (podinstruktorów), 981 modelarzy lotniczych różnych klas, przeszkolonych w 32 modelarniach lotniczych, 374 komandosów. Wielu z naszych harcerzy znajduje się w Oficerskiej Szkole Lotniczej i w jednostkach Wojsk Powietrzno-Desantowych.

W miesiącu lipcu br. dzięki pomocy Aeroklubu Wrocławskiego zorganizowaliśmy obóz spadochronowy, na którym wyszkoliliśmy 16 harcerzy do III klasy oraz 4 zrobiło warunki do klasy II. Sześciu harcerzy wysłaliśmy na Centralny Obóz Harcerski do Lubienia, gdzie dwóch ukończyło klasy I. Szereg harcerzy wysłaliśmy na obozy Lotniczego Przysposobienia Wojskowego i na inne kursy lotnicze APRL.

W tegorocznych pokazach lotniczych we Wrocławiu, które odbyły się w dniu 11 września, ośmiu harcerzy brało udział w skoku grupowym z samolotu AN-2 oraz dwóch harcerzy — Czyż i Soleżyński wykonało skok trzymając się za ręce.

Również szereg imprez, w których brali udział harcerze, odbyło się w powiatach, gdzie między innymi brał udział samolot harcerski „Błyskawica".

Ryszard Komorowski

Na zdjęciu: Nauka holowania modeli szybowców. Instruuje dh phm. R. Komorowski.

NAD BŁONIAMI MIĘDZYRZECZA

POKAZ lotniczy zorganizowany 18 września br. w Międzyrzeczu był jeszcze jednym sprawdzianem wysokich umiejętności naszych pilotów sportowych i wojskowych. Impreza wywołała duże zainteresowanie wśród miejscowego społeczeństwa, gromadząc na błoniach około 6 tysięcy widzów.

Na trybunie honorowej zajęli miejsca gospodarze powiatu i miasta, przedstawiciele organizacji społecznych, zaproszeni goście. Znad miasta nadlatuje śmigłowiec typu SM-1. Powoli zbliża się do trybuny i nad nią zrzuca kwiaty gospodarzom Ziemi Międzyrzeckiej. Śmigłowiec zatrzymuje się na chwilę w miejscu, cofa się do tyłu, by po chwili „pełną parą" ruszyć do przodu. Wreszcie ustępuje miejsca modelarzom, którzy na zielonej arenie rozpoczynają swoje popisy.

Po pokazie modelarskim publiczność obserwowała akrobacje na szybowcu „Mucha-100". Wykonał je pilot Emil Didyk.

Ogromne zainteresowanie budzą akrobacje na samolotach sportowych. Pilot Jaworski na samolocie „Junak-2" zademonstrował szereg ewolucji z zakresu wyższego pilotażu. W chwilę po nim na horyzoncie zjawił się samolot „Junak-3", pilotowany przez uczestnika samolotowych mistrzostw świata w akrobacji Stefana Studenckiego. W jego wykonaniu wywroty, pętle, przewroty, zawroty, beczki, loty na plecach, publiczność śledziła z zapartym tchem.

Szczególnie atrakcyjny jest pokaz strącania baloników przez samoloty. Słychać okrzyki: „Jeden, drugi, trzeci...!" Strącone baloniki spadają na ziemię.

Następnym fragmentem pokazu były skoki spadochronowe z opóźnionym otwarciem spadochronu 10 i 20 sekund w wykonaniu skoczków Tadeusza Wysockiego i Adama Kaszy. Z niezwykłym zainteresowaniem śledziła publiczność akrobacje na samolocie odrzutowym oraz przelot trzech samolotów „Lim-5" z dopalaczami.

W każdym niemal punkcie pokazu publiczność zadziwiały umiejętności naszych pilotów. Impreza zakończyła się towarzyskim spotkaniem społeczeństwa z pilotami i zabawą ludową.

Fed.

„Zlin-26" w locie odwróconym. **Foto: J. Piatek**



SZUKAMY STEWARDESS

W związku z zakupami nowego sprzętu i planowanym wprowadzeniem nowych połączeń powietrznych, Polskie Linie Lotnicze „Lot" i redakcja tygodnika „Dookoła świata" rozpisały konkurs pt. „Szukamy stewardess".

Na podstawie zgłoszeń — w postaci wypełnionych ankiet i fotografii nadesłanych do 20 października br. — wytypowane zostaną kandydatki na eliminację publiczną, która odbędzie się Warszawie w końcu listopada lub początku grudnia br. Ostatecznym kryterium będzie sprawdzenie odporności organizmu kandydatek (w czasie lotu) w specjalnie trudnych warunkach atmosferycznych.

W skład jury wejdą przedstawiciele dyrekcji PLL „Lot", redakcji „Dookoła świata", „Mody Polskiej" i jedna z doświadczonych stewardess.

ORYGINALNE ZAWODY W STALOWEJ WOLI

TEGOROCZNE Dni Lotnictwa w Aeroklubie Stalowa Wola były obchodzone uroczyście. Już na dwa tygodnie przed Dniami Lotnictwa został powołany terenowy komitet obchodu tych dni.

Szczególną uwagę zwrócił Komitet Organizacyjny na stronę propagandową. W tym celu rozesłano do wszystkich miejscowości na terenie naszego działania afisze, programy, gazetki i fotogazetki. Zorganizowano spotkania z oficerami lotnictwa, wyświetlano kroniki oraz wygłoszono szereg pogadanek w radiowęzłach. W prasie ukazały się artykuły i komunikat. W Domach Kultury w Stalowej Woli i Tarnobrzegu odbyły się akademie lotnicze, na których w części artystycznej występowały wojskowe zespoły estradowe z OSL Dęblin.

W dniu 11 września odbyły się pokazy, które zgromadziły około 10 tysięcy widzów, którzy z wielkim zainteresowaniem obserwowali akrobację szybowcową, samolotową i popisy skoczków spadochronowych. Szczególnie podobała się akrobacja i przelot samolotów odrzutowych.

Na zakończenie pokazów odbyły się pierwsze w Polsce Samolotowe Zawody w Strącaniu Baloników. Inicjatorem zawodów był komendant CWL-Krosno inż. mjr Chojcan. Miały one na celu wyłonienie najlepszego pilota w strącaniu baloników południowo-wschodniej części Polski oraz spopularyzowanie pięknego sportu samolotowego wśród społeczeństwa.

Zawody, w których brały udział załogi z Aeroklubów Rzeszowskiego, Stalowowolskiego i CWL-Krosno, odbyły się według opracowanego regulaminu. Pierwsze miejsce oraz piękny puchar przechodni u-fundowany przez Zagłębie Siarkowe w Tarnobrzegu po pasjonującej walce zdobył szef wyszkolenia Aeroklubu Stalowowolskiego por. Gabriel Legwant, zdobywając 10 pkt. (strącił wszystkie baloniki). Po zawodach odbyły się loty pasażerskie oraz zabawa taneczna.

Józef Zaremski

Gabriel Legwant demonstruje zdobyty puchar.



WYCIECZKI LOTNICZE

WYCIECZKI lotnicze można zorganizować o każdej porze roku. Jakie więc będą możliwości turystyki lotniczej w sezonie jesienno-zimowym?

Przede wszystkim odbędzie się 11 wycieczek do Francji. Począwszy od dnia 1 października do dnia 17 grudnia w każdy poniedziałek 25-osobowa grupa uczestników wycieczki Orbisu udaje się samolotem „LOTU" do Paryża i wraca w następny poniedziałek, również korzystając z komunikacji „LOTU" do Warszawy. Program wycieczek przewiduje zwiedzanie Paryża jak również Wersalu i Malmaison. Ostatnia grupa udaje się do Paryża 29 grudnia — dodatkową atrakcją dla jej uczestników będzie spędzenie Sylwestra w Paryżu. Powrót 5 stycznia 1961 roku do Warszawy.

Ciekawie przedstawia się program wycieczki do Szwajcarii. Samolot „LOTU" zabiera polskich turystów do Zurychu, skąd uczestnicy grupy udają się w 10-dniową wycieczkę autokarem, zwiedzając najpiękniejsze zakątki tego kraju. Malownicza trasa wiedzie przez Davos, Engadin, St. Moritz, Lugano, St. Gothard, Andermat, Interlaken, Lozannę do Genewy. Z Genewy przez Berno do Zurychu i powrót „LOTEM" do Warszawy.

Cztery wycieczki lotnicze Orbisu kieruje się do Rzymu nowootwartą linią „LOTU" Warszawa — Rzym. W czasie 7-dniowego pobytu turyści zwiedzą Rzym wraz z jego zabytkami historycznymi oraz Tivoli. Odlot z Warszawy w każdy czwartek rano od dnia 10 listopada, powrót z Rzymu w następny czwartek po południu.

Bardzo atrakcyjnie też przedstawiają się programy projektowanych 3 wycieczek lotniczych do Indii.

Wyniki powietrznej komunikacji

W pierwszym półroczu 1960 r. PLL „LOT" przewiozły ogółem 74 734 pasażerów, czyli o 14% więcej niż w ubiegłym półroczu. Szczególnie wysokie tempo wzrostu osiągnięto na zagranicznych liniach „LOTU", na których liczba pasażerów wzrosła z 21 772 do 27 909, czyli o około 20%.

Wskaźnik wykorzystania miejsc pasażerskich na samolotach „LOTU" wzrósł na liniach krajowych z 74,9% do 83,6%, a na liniach zagranicznych z 51,2% do 53%. Pomyślnym zjawiskiem jest równoczesny wzrost przewozów towarowych na zagranicznych liniach „LOTU", a więc na 1 065 tys. tonokilometrów w pierwszym półroczu 1959 r. — w bieżącym półroczu wykonano 1 318 tys. tonokilometrów.

Wykorzystanie ciężaru handlowego samolotów (łączne załadowanie — pasażerów, poczty, towarów) we wspomnianym okresie sprawozdawczym wynosiło 77,2% dla ruchu krajowego i 61,6% (61,2% w roku 1959) dla ruchu zagranicznego.



Foto: L. Stępień

NAD TATRAMI

SEZON falowy nad Tatrami w tym roku zaczął się wcześnie i ciekawie. Wykonano z Aeroklubu Tatrzańskiego pierwsze przeloty falowe w kierunku Sudetów. Przy charakterystycznym układzie barycznym — niż w okolicach Wysp Brytyjskich i wyż nad europejską częścią Związku Radzieckiego — odwiedził Tatry halny już 16 września. Wiatr wzmagał się z każdym dniem i napływały coraz cieplejsze masy powietrza, powodując stałą równowagę, konieczną do powstania zafalowań sięgających dużych wysokości. Dla zilustrowania tego niech posłużą wyniki lotów tych dni.

16 września. Trzy „Muchy-100" latają na fali nad lotniskiem na wysokości 600—1 500 m i w ciągu dwóch godzin próbują przedostać się nad Tatry. Powracają jednak ciągle nad lotnisko i w locie prostym na wznoszeniach 1,5 m/sek nabierają wysokość poprzednio uzyskaną. Lądują przeciętnie po dwóch godzinach lotu.

17 września. Próba dwuholu za samolotem „Junak-2" nad Tatry ponad rotorami wypadła pomyślnie. Szybowce uzyskały kontakt z falą na wysokości 1 600 m nad Zakopanem. Średnie wznoszenie 2 m/sek. Maksymalna wysokość wznoszeń 4 000 m. Szybowce lądują po 4 godzinach lotu nad Tatrami .

18 września. Widoczne Cu lent. nad Tatrami na wysokości około 3 000 m. Wiatr w dalszym ciągu południowy, ale już 12—15 m/sek. Loty falowe nie odbywają się z powodu pokazów lotniczych.

19 września. Już od godziny dziesiątej trzy szybowce latają na fali. Wiatr południowy około 15 m/sek, jednak na wysokości 4 500 m zaczyna się warstwa chwiejna i dalej zafalowania nie sięgają. Soczewki w połowie swej grubości przechodzą w ustawione szeregiem wieżyczki cumulusów. Po pięciu godzinach zespołowego penetrowania Tatr szybowce lądują.

20 września. Równowaga stała. Wiatr południowy 15—20 m/sek. Przed Tatrami iryzujący brzeg cienkiej chmury falowej rozciągniętej na wysokości około 9 000 m nad całym rejonem Skalnego Podhala. O godzinie 9.45 startuje instruktor Jan Król, a w godzinę później instruktor Stanisław Józefczak. Oto relacja z lotu pierwszego.

— Wyczepiłem się o godzinie 10.20 nad Zakopanem na wysokości 1 900 m. Żadnego znaku chmur rotorowych nie było widać, toteż nie ryzykuję zejścia niżej. Wznoszenie falowe 4 m/sek ze wzrostem wysokości nieznacznie maleje. W okolicy Morskiego Oka ustala się na 2 m/sek. Na wysokości 6 000 m temperatura zmusza mnie do rezygnacji z większej wysokości (nie byłem odpowiednio ubrany). Odchodzę na przelot w kierunku Żaru o godzinie 11.30. Przelatując poszczególne obszary fali napotykam na wznoszenia 1 m/sek mimo zwiększonej prędkości. Nad Żarem mam wysokość 4 000 m i napotykam znów na wznoszenie falowe, które na odcinku około 20 km wzrasta do 2 m/sek. Dokuczliwe zimno zmusza mnie do zejścia w niższe warstwy atmosfery. Od Bielska lotem ślizgowym dolatuję do Głogówka i z wysokości 2 000 m schodzę na hamulcach, lądując o godzinie 13.00.

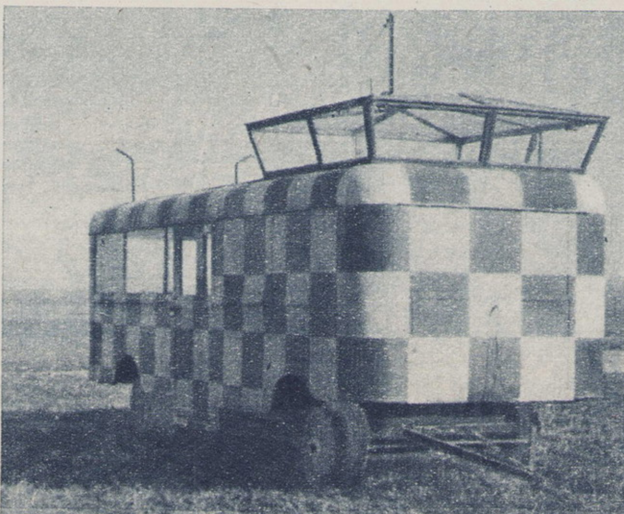
Liczymy, że jesień przyniesie nam dużo nowych doświadczeń w lotach falowych nad Tatrami. Tymczasem Aeroklub Tatrzański dziękuje za radiostacje „Świerszczyki", które z początku mocno kaprysiły, ale teraz na fali pracują dobrze.

L. Stępień

WÓZ STARTOWY

W Aeroklubie Gdańskim zbudowano własnymi siłami wóz startowy, wykonany z części starego autobusu. Wóz ten jako przyczepa samochodowa mieści około 20 osób i znajdują się w nim pomieszczenia na niezbędny sprzęt startowy. Posiada pełną instalację radiową i uniezależnia grupę treningową od kaprysów pogody. Dla zwiększenia widoczności wóz pomalowany jest w czerwono-żółtą szachownicę.

Foto: P. Elsztein



W Zurychu i Bazylei

Tekst i zdjęcia: JERZY R. KONIECZNY



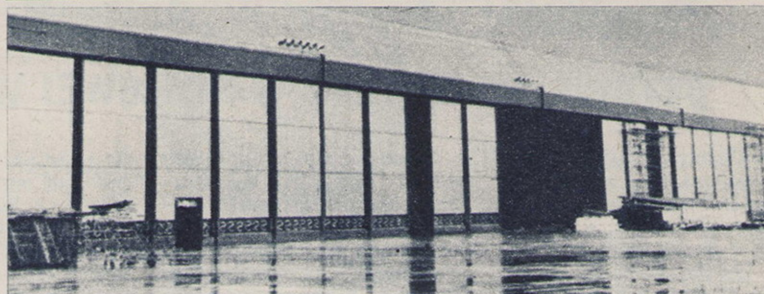
W PORCIE LOTNICZYM W ZURYCHU

● Port lotniczy Zurychu w Kloten, zajmujący 6—7 miejsce w Europie, jest jeszcze stale w rozbudowie: podłuża się już istniejący pas startowy, buduje nowy; powstają nowe hangary, a i przy głównym budynku portu (na zdjęciu) coś się stale jeszcze robi. Całkowity koszt tego wielkiego portu, po zakończeniu wszystkich robót, wyniesie 300 milionów franków szwajcarskich. Rzecz znamienna przy tym, że lotnisko i port w Kloten jest własnością kantonu Zurych, który wyłącznie sam, bez pomocy rządu federalnego, ponosi koszty budowy tego centrum lotnictwa cywilnego w Szwajcarii. Nasz „LOT" jest 26 zagranicznym towarzystwem lotniczym, którego samoloty latają do Zurychu.

W hallu głównym portu (w części dla odlatujących) znajdują się flagi państw, których samoloty latają do Zurychu (zdjęcie u dołu).



NA ZAPLECZU LOTNISKA KLOTEN

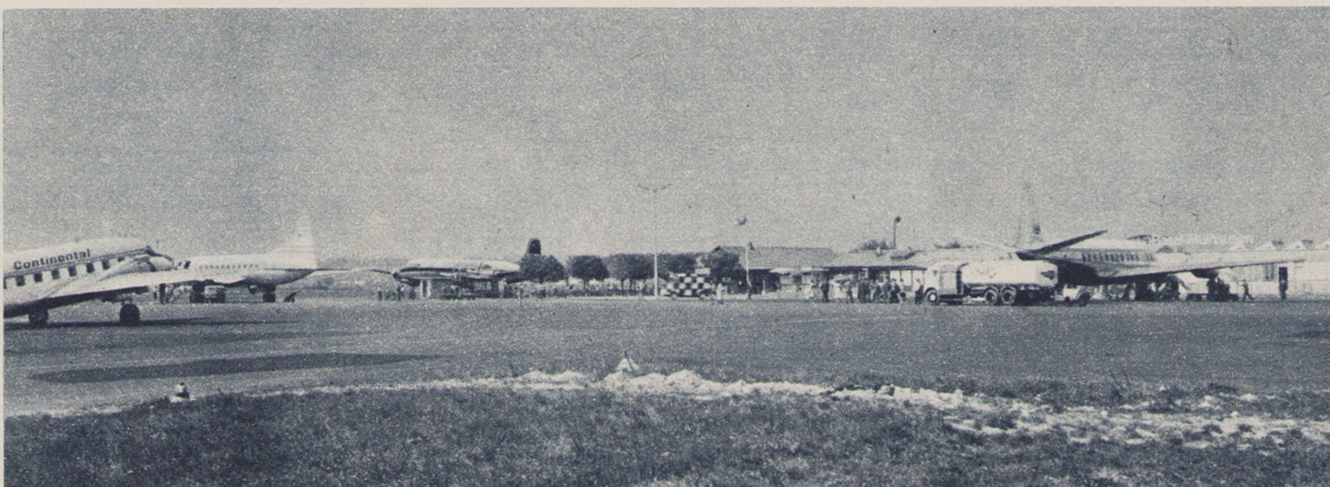


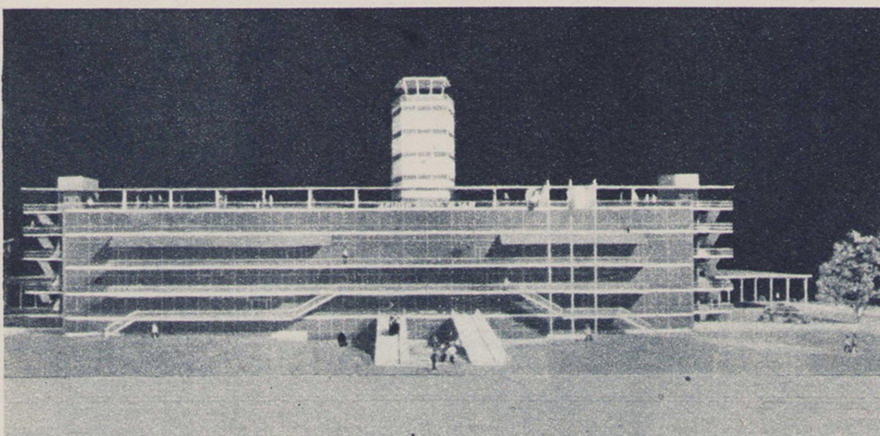
● Ten olbrzymi hangar na lotnisku Kloten ma 200 m długości, 21 m wysokości i 39 m szerokości. Może on pomieścić jednocześnie 7 komunikacyjnych samolotów odrzutowych: cztery „Caravelle" i trzy DC-8. Odbywa się w nim kontrola samolotów po rejsach. Przegląd taki trwa średnio 2 godziny.



● W tej hali, na zapleczu portu lotniczego w Kloten, odbywa się przegląd i remont generalny silników samolotów komunikacyjnych różnych typów. Ludzi w tych warsztatach nie widać zbyt wielu, ale czasem wśród pracowników zdarzy się też zobaczyć cudzoziemca (naturalnie poza Szwajcarami), jak na przykład tego Hindusa na zdjęciu.

PORT LOTNICZY W BAZYLEI





● Bazylea, zwana też często złotą bramą Szwajcarii, leży na styku trzech państw: Szwajcarii — Francji — NRF. Stąd też wiele osobliwości tego miasta, które rzucają się od razu w oczy przybyszowi (wyłączając oczywiście bogatą przeszłość, mnóstwo zabytków i ciekawą architekturę). Port na Renie jest w Bazylei międzynarodowy, jeden z dworców kolejowych należy do NRF, a lotnisko położone jest po prostu po stronie francuskiej. Z miasta jedzie się do niego specjalnie wydzieloną i odgrodzoną szosą, biegnącą poprzez terytorium francuskie. Lotnisko Mülhausen jest we wspólnym użytkowaniu Szwajcarii i Francji. Port lotniczy podzielony na dwie części: z jednej administracja i francuski urząd celny, a z drugiej strony szwajcarscy celnicy. Kontrolę ruchu lotniczego sprawują zasadniczo Francuzi.

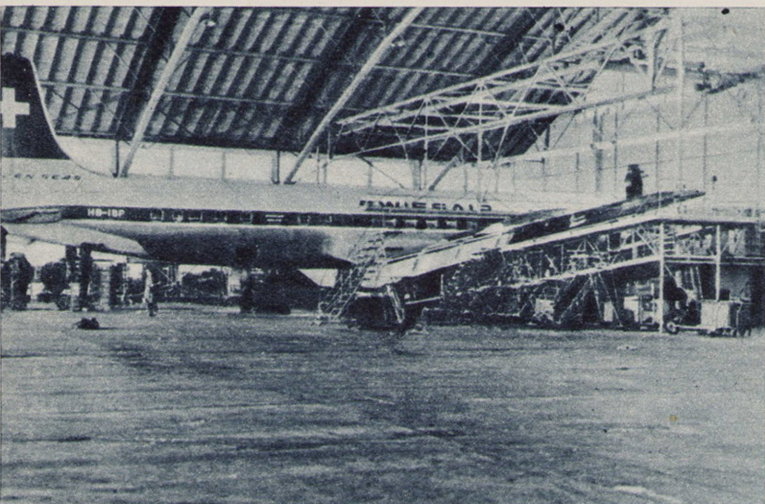
W Mülhausen ma swoją siedzibę szwajcarski „BALAIR". Towarzystwo to jest spółką akcyjną, o charakterze usługowym, zajmującą się wewnętrzną komunikacją lotniczą w Szwajcarii; prowadzi także loty taksówkowe, przewóz wycieczek, towarów i wykonuje różnego rodzaju inne loty usługowe, włącznie ze zwalczaniem szkodników z powietrza. „Balair" ma również warsztaty, gdzie przeprowadza różnego rodzaju remonty małych i średnich samolotów; prowadzi również lotnicze szkolenie podstawowe i dla prywatnych pilotów w zakresie lotów bez widoczności, nocnych i akrobacji oraz kursy na pilotów zawodowych.

Lotnisko Bazylei w Mülhausen jest ważnym międzynarodowym węzłem lotniczych przewozów towarowych, prowadzonych przez analogiczne jak „Balair" towarzystwa zagraniczne.

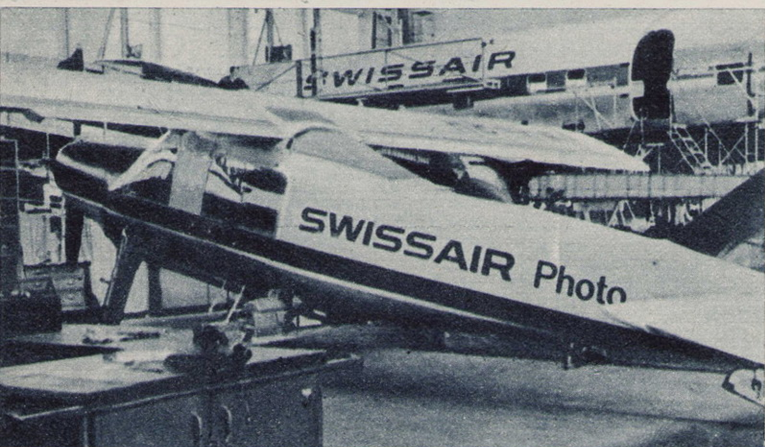
Tym, którzy narzekają na nasze Okęcie, dedykuję to zdjęcie obecnego portu lotniczego w Mülhausen — na pociechę. Starczy jej jednak chyba nie na długo, bo oto zaprojektowano już budowę nowego portu lotniczego, którego budowa ma się niebawem rozpocząć (zdjęcie z lewej).



● Takich oto krytych schodów do samolotów używa m. in. „Swissair", ale chyba tylko w dni bardziej uroczyste lub na specjalne okazje czy wizyty, gdyż w chwili ich fotografowania stały sobie całkiem spokojnie ukryte za warsztatami.



● W tym hangarze w Kloten maszyny komunikacyjne, które wylatały 8 tys. godzin, przechodzą remont generalny; silniki są oczywiście wymontowywane i przechodzą remont w oddzielnej hali. Warsztaty remontowe dysponują różnego rodzaju ruchomymi metalowymi stoiskami, które swobodnie można podstawiać do maszyn, bez względu na ich wielkość. Na zdjęciu: Samolot DC-7C należący do „Swissair'u".

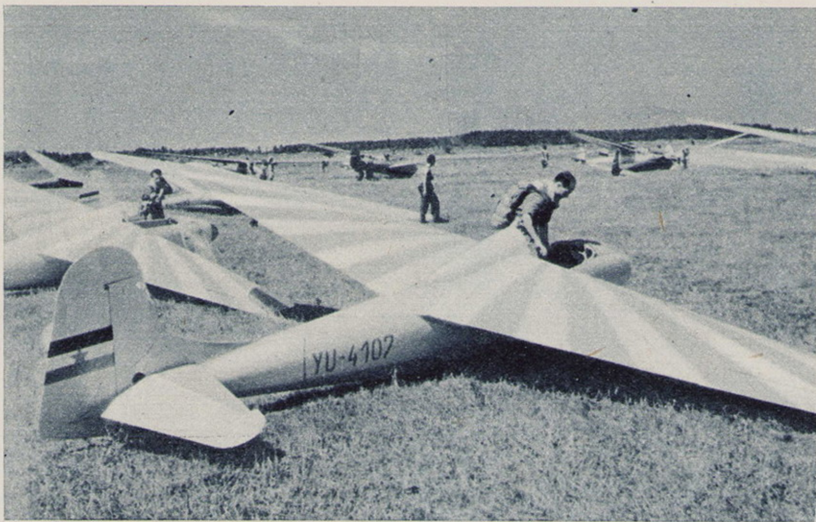


● Szwajcarskie Linie Lotnicze „Swissair" wykonują też niekiedy usługowe prace fotogrametryczne. Do tego celu służy specjalnie przystosowany, z wmontowaną kamerą fotograficzną, niemiecki samolot Do-27. Ciężar własny maszyny — 1 180 kG, ciężar w locie — 1 850 kG.

TEN UŚMIECH



Ten uśmiech stewardessa „Swissair'u" dedykuje naszym Czytelnikom, zachęcając zarazem do podróży do Szwajcarii i to koniecznie samolotem.



Pokazy lotnicze w Belgradzie. Piloci Dolinar i Mrak przy szybowcach akrobacyjnych „Macka".

U JUGOSŁOWIAŃSKICH LOTNIKÓW

W ubiegłym miesiącu odwiedziła Lotniczy Związek Jugosławii (Vazduhoplovni Savez Jugoslavije) dwuosobowa delegacja Zarządu Głównego Aeroklubu PRL (sekretarz generalny inż. A. Matheus i członek ZG APRL T. Rejniak). Była to rewizyta za zeszłoroczny pobyt delegacji Zarządu V. S. J. w Polsce i miała na celu przeprowadzenie kolejnych rozmów na temat współpracy pomiędzy obiema organizacjami lotnictwa sportowego. Ze strony Lotniczego Związku Jugosławii uczestniczyli w rozmowach członkowie Prezydium V. S. J. w pełnym składzie z prezesem-generałem Nenad Drakulićem na czele. Podpisany na zakończenie rozmów przez obie strony protokół stwierdza, że dotychczasowa współpraca naszych organizacji miała pomyślny przebieg, była korzystna dla obu stron i że wobec tego należy ją nadal kontynuować na przyjętych zasadach bezdewizowego rewanżu. Określono ogólne ramy tej współpracy przewidujące współdziałanie na forum międzynarodowych organizacji lotniczych, bezpośrednie wymiany pilotów, instruktorów i innych fachowców lotniczych, wymiany publikacji i materiałów propagandowych z dziedziny lotnictwa sportowego oraz wymianę materiałów technicznych, a nawet sprzętu lotniczego.

Realizowanie konkretnych elementów tych form współpracy uzależnione jest oczywiście od potrzeb i możliwości obu stron, które będą uzgadniane indywidualnie drogą korespondencji. Między innymi wymienione zostaną kalendarze lotniczych imprez sportowych na rok 1961, na podstawie których zostanie ustalone w jakich zawodach lub mistrzostwach polskich wezmą udział zawodnicy jugosłowiańscy i odwrotnie.

W zawartym porozumieniu uznano również za celowe popieranie zapoczątkowanej już dawniej bezpośredniej współpracy pomiędzy poszczególnymi aeroklubami regionalnymi Polski i Jugosławii.

Pobyt delegacji w Belgradzie przypadł akurat na okres obchodów piętnastej rocznicy wyzwolenia Jugosławii i pięćdziesiątej rocznicy wykonania pierwszych lotów przez pilotów jugosłowiańskich. Delegaci polscy obejrzeli w związku z tym wielki mityng lotniczy, zorganizowany w Belgradzie na lotnisku Zemun. Interesujący program pokazów zrealizowany był nadzwyczaj sprawnie, a poszczególne ewolucje świadczyły wyraźnie o tym, że Jugosławia dysponuje zarówno sportowymi jak i wojskowymi pilotami najwyższej klasy. W części sportowej zwracała uwagę bardzo efektowna akrobacja lustrzana dwóch szybowców akrobacyjnych „Maćka", pilotowanych przez znanych w Polsce szybowników Dolinara i Mraka oraz piękne pokazy modelarstwa lotniczego, zwłaszcza modeli szybowców zdalnie sterowanych. W pokazach lotnictwa wojskowego sensację wzbudził bardzo bojowo przeprowadzony atak z lotu koszącego grupy samolotów odrzutowych, które obrzuciły ustawione na lotnisku w niedużej odległości od trybun makiety wyrzutni rakietowych prawdziwymi bombami napalmowymi.

Związek Lotniczy Jugosławii umożliwił również delegacji polskiej zwiedzenie kilku swoich regionalnych ośrodków lotnictwa sportowego: Aeroklubów w Sarajevie, Mostarze i Titogradzie oraz centrów lotniczych Tivat i Vrsac.

Cała wizyta delegacji APRL w Jugosławii nacechowana była serdecznością i gościnnością gospodarzy. Polski sport lotniczy ma w lotnictwie sportowym Jugosławii przyjaciół, a dalsza współpraca pomiędzy Aeroklubem PRL i Lotniczym Związkiem Jugosławii z pewnością będzie się coraz bardziej rozwijać.

T. R.

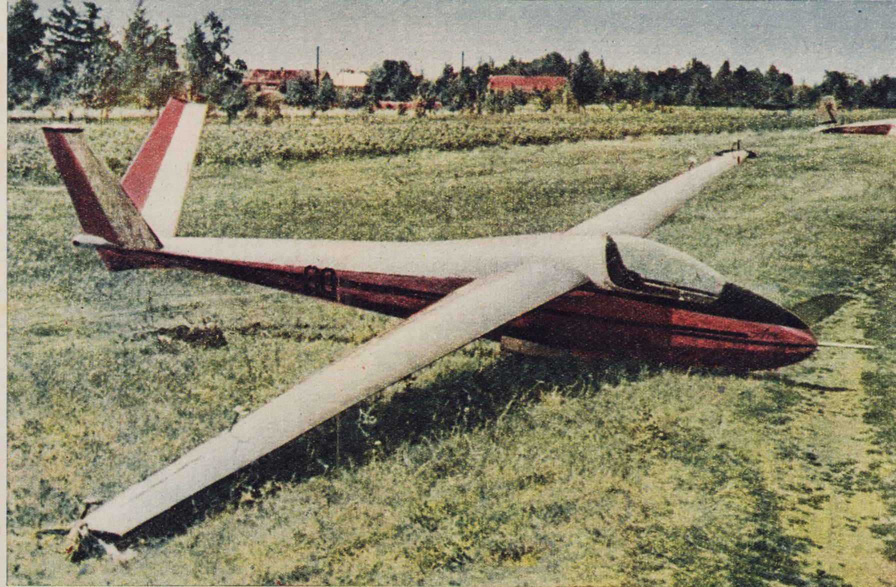
W trakcie rozmów o współpracy. Od lewej: prezes VSJ — generał Drakulić, tłumaczka, in. Matheus, Rejniak, wiceprezes VSJ — Sakota, sekretarz generalny VSJ — Misljenović.



ROZMAWIAMY Z PRZEWODNICZĄCĄ
WSZECHZWIĄZKOWEJ SEKCJI SZYBOWCOWEJ
I ZASŁUŻONĄ MISTRZYNIĄ SPORTU

MARGARITĄ RACEŃSKĄ





Nowy wyczynowy, metalowej konstrukcji szybowiec A-15 konstr. doktora nauk technicznych O. K. Antonowa.

o zawodach szybowcowych w Sumach

WYWIAD SPECJALNY DLA „SKRZYDLATEJ POLSKI"

MARGARITĘ Raceńską spotykamy w Centralnym Aeroklubie ZSRR im. W. P. Czkałowa. Przed chwilą właśnie wróciła z Wszechzwiązkowych Zawodów Szybowcowych jakie odbyły się w Sumach na Ukrainie.

Oto jej pierwsze wrażenia i wnioski z tych zawodów:

— Nas, pilotów szybowcowych starszego pokolenia — mówi Margarita Raceńska — cieszy najbardziej młoda skrzydlata zmiana. I choć starzy mistrzowie byli leaderami zawodów równie dobrze zaprezentowali się sportowcy którzy stosunkowo niedawno opanowali sztukę latania szybowcowego. Wśród młodych pilotów szybowcowych należałoby wyróżnić: ślusarza Władimira Czuwikowa, pomocnika majstra Olega Susłowa spod Moskwy, ślusarza N. Słobodieniuka i studenta Pobatina z Białorusi, inżynierów Marinę i Jewgienija Afrikanowych, ślusarza z Leningradu Jurija Masztakowa i wielu, wielu innych.

Po raz pierwszy w Związkowych Zawodach Szybowcowych uczestniczyli sportowcy krajów nadbałtyckich, zdobywając dla swych republik (Białoruś, Łotwa, Litwa) po trzy rekordy.

Do zawodów stanęło ogółem 41 zawodników, reprezentujących Moskwę, obwód moskiewski, Ukrainę, Białoruś, Leningrad, Łotwę, Litwę oraz inne republiki i obwody. Przeważająca część uczestników to robotnicy, inżynierowie studenci i urzędnicy.

Program zawodów — kontynuuje Margarita Raceńska — obejmował cztery konkurencje: loty po trasach trójkątów 100, 200 i 300 kilometrów oraz prędkościowy przelot docelowo-powrotny na trasie 75 kilometrów. Niestety trudne warunki atmosferyczne uniemożliwiły konkurencję przelotu po trójkącie 300 km. Zawody stały na poziomie imprez międzynarodowych tego typu i były dla nas doskonałym przygotowaniem przed przyszłymi startami za granicą.

Z dalszych słów Margarity Raceńskiej dowiadujemy się, że aby stworzyć wszystkim zawodnikom jednakowe warunki, regulamin przewidywał start w zawodach na monotypie — jednomiejscowym „Blaniku".

O przebiegu zawodów i wynikach Margarita Raceńska opowiada bardzo szczegółowo.

— W dniu pierwszej konkurencji było bardzo gorąco. Na niebie raz po raz pojawiały się pierzaste obłoczki. Ponad trzydzieści „Blaników" zawisło w powietrzu. Na wysokości 800 m zawirowały w ogromnej karuzeli, szybko uformowały się i poleciały na linię startu. Rozpoczęła się zacięta walka na trasie. Szybowce trzymały się zwartą masą i trudno było przewidzieć, kto zwycięży. W dole jednak typowano zwycięzców. Może znany sportowiec ukraiński, zasłużony mistrz sportu Wiaczesław Jefimienko? Może jego rodak, mistrz sportu Wiktor Gonczarenko?

Nikt jednak nie zgadł. Zwycięzcą został bowiem Władimir Czuwikow, uczeń zasłużonego mistrza sportu N. Iljiczenki. Osiągnął on czas: 1 godzina i 28 minut. O trzy minuty za nim przyleciał O. Susłow, a po następnych trzech minutach W. Jefimienko.

Drużynowo pierwsze miejsce zajęli sportowcy obwodu moskiewskiego drugie — reprezentacja Ukrainy, a trzecie — Moskwy.

Wysoki poziom sportowy cechował konkurencję przelotu po trójkącie 200 km. Pierwsze miejsce i złoty medal zdobył mistrz sportu B. Starostin, reprezentant Centralnej Szkoły Szybowcowej. Srebrny medal przypadł Wiktorowi Gonczarence, a brązowy — Władimirowi Czuwikowi. Drużynowe mistrzostwo w tej konkurencji zdobyła Ukraina.

Szczególnym zainteresowaniem cieszył się przelot docelowo-powrotny. Z 41 zawodników ukończyło go 38. Takich wyników dotychczas nie osiągaliśmy! W konkurencji tej posiadaczem złotego medalu został B. Starostin, srebrnego — Gonczarenko, a brązowego — reprezentant Centralnego Aeroklubu Ukrainy S. Sztefan. Zwycięstwo drużynowe przypadło zawodnikom Ukrainy, którzy zresztą zdobyli największą ilość punktów łącznie w trzech konkurencjach.

Absolutnym mistrzem Związku Radzieckiego w szybownictwie został mistrz sportu solista Państwowej Filharmonii w Kijowie — Wiktor Gonczarenko. Drużynowe zwycięstwo odniosła reprezentacja Ukrainy w składzie: W. Gonczarenko, W. Jefimienko i P. Dodatko.

Ogółem w trzech konkurencjach zawodów piloci przelecieli 24 800 km i wylatali około 800 godzin.

Na zakończenie jeszcze parę słów o nowym szybowcu wyczynowym A-15. Konstruktorem jego jest doktor nauk technicznych O. K. Antonow. Szybowiec A-15 niedawno wprawdzie rozpoczął swe loty, ale już w krótkim czasie ustanowiono na nim rekordy wszechzwiązkowe i międzynarodowe. Doskonałe wyniki osiągnął na nim m. in. M. Wieretiennikow na zawodach w Rumunii. Startując poza konkursem osiągnął najlepszy czas we wszystkich konkurencjach. Doskonałe zalety tego szybowca potwierdził także w Sumach pilot szybowcowy, rekordzista Jewgienij Litwincze, ustanawiając na A-15 poza konkursem nowy rekord w przelocie po trasie trójkąta 200 km.

A-15 jest szybowcem wyczynowym, jednomiejscowym, konstrukcji metalowej. Jego dane: rozpiętość — 17 m, długość — 7,20 m, rozpiętość lotek — 4 m każda. Próby z nowym szybowcem przeprowadzał znany pilot szybowcowy, zasłużony mistrz sportu i zasłużony pilot-oblatywacz, Bohater Związku Radzieckiego S. N. Anochin, który bardzo wysoko ocenił nowe „dziecko" konstrukcji Olega Antonowa.

★

Za naszym pośrednictwem Margarita Raceńska przekazuje równocześnie polskim pilotom szybowcowym, konstruktorom i kierownictwie Aeroklubu Warszawskiego pozdrowienia i najlepsze życzenia — od Wszechzwiązkowej Sekcji Szybowcowej i od siebie osobiście.

K. Z.









Z LEWEJ: Uczestnicy zawodów na odprawie przed jedną z konkurencji.

WYŻEJ — Z LEWEJ: Starszy sędzia sportowy Witas Pokarskas i główny sędzia, Bohater Związku Radzieckiego S. N. Anochin (siedzi). ZDJĘCIE OBOK: Drużyna Ukrainy, która zajęła pierwsze miejsce w zawodach. Od lewej: zasłużony mistrz sportu W. Jeremienko (kapitan drużyny), P. Dodatko i mistrz sportu W. Gonczarenko. ZDJĘCIE Z LEWEJ: Mistrz Związku Radzieckiego w szybownictwie, mistrz sportu W. Gonczarenko (z lewej) zdaje po wykonaniu przelotu barograf komisarzowi sportowemu — W. Szwyriajewowi.

Od Wisły do Łaby

A.S. ROMEJKO
generał major lotnictwa

• 4 •

Potem 4 PMDL została całkowicie włączona do wspólnych działań z I Armią WP, szczególnie w okresie podejścia zgrupowań armii do tzw. „Wału Pomorskiego", który został zbudowany przez nieprzyjaciela na wschód od Stargardu i przedstawiał sobą silnie umocnioną linię obronną, uzupełnioną różnego rodzaju punktami ogniowymi. Przedni skraj „Wału Pomorskiego" przechodził w rejonie miejscowości: Fulbek, Neikow, Gros Zabin, Jakobsdorf, Alt Lebitz.

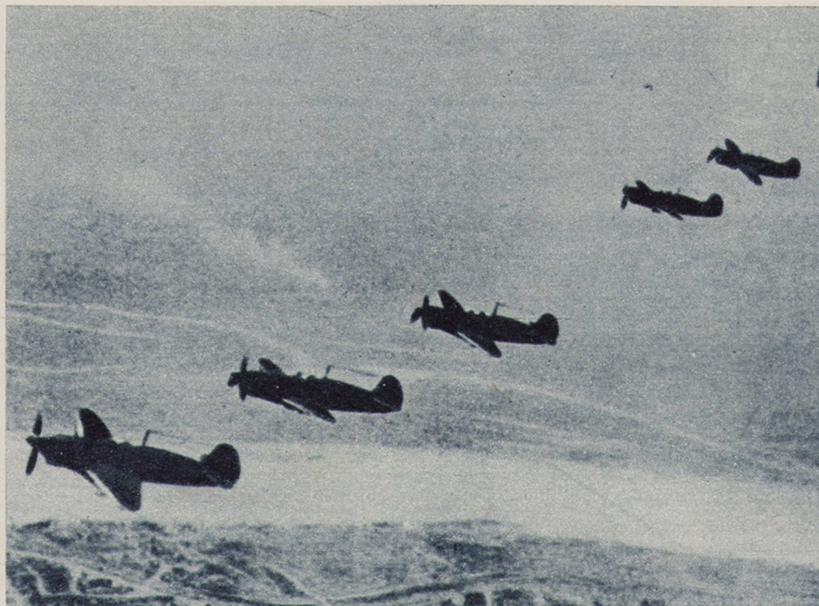
4 PMDL przebazowała na węzeł lotniczy Märkisch Sriedland (70 km na wschód od Stargardu), w związku z czym znacznie zbliżyła się do rejonu oczekiwanych działań bojowych.

Dwa dni przed ogólnym natarciem szef sztabu I Armii WP gen. Strażewski określił zadania i konkretne cele dla lotnictwa w poszczególnych etapach akcji oraz stopień ich ważności.

Dowodzeniem lotnictwa na polu walki zarządzał, wydzielony ze składu sztabu dywizji lotniczej oficer radziecki — płk Basow, władający językiem polskim. Miał on do swojej dyspozycji odpowiednie środki łączności radiowej. Do jego obowiązków należała informacja dowództwa dywizji o linii bojowego zetknięcia się wojsk, wytyczenie zadań i kierowanie lotnictwem bezpośrednio z pola walki.

Cały ciężar współdziałania z wojskami lądowymi w przerwaniu obrony przeciwnika na „Wale Pomorskim" przypadł 3-mu pułkowi lotnictwem szturmowym i 1-mu pułkowi lotnictwa myśliwskiego, które prowadziły bardzo intensywną działalność bojową od początku natarcia aż do jego zakończenia.

Jeżeli pierwsze loty zespołów szturmowców i myśliwców były uzgodnione w czasie i miejscu ich działań z dowództwem wojsk lądowych, to w miarę pomyślnego rozwijania się natarcia mieszane zespoły w składzie 12 — 16 samolotów wysyłane były w różnych terminach, zależnie od konieczności bojowej w rejon M. P. wojsk lądowych, skąd przedstawiciel lotnictwa kierował je na odpowiednie cele.



Myśliwskie Jaki w locie nad linią frontu. Zdjęcie archiwalne

Wymieniony wyżej system w zupełności zdał egzamin. „Wał Pomorski" został przerwany, a zgrupowania I Armii WP ścigały wraz z Armią Radziecką przeciwnika cofającego się w kierunku Morza Bałtyckiego w rejon Kołobrzegu.

Głównodowodzący, Marszałek Związku Radzieckiego Józef Stalin wyraził, rozkazem nr 288 z dnia 4 marca 1945 r., podziękowanie całemu personelowi 4 PMDL za wybitne działania bojowe przy przerwaniu obrony Niemców na wschód od miasta Stargard.

Rejon działań bojowych 4 PMDL został rozszerzony. Obejmował on obszar od Kołobrzegu do Kamienia i dalej wzdłuż Odry przez Szczecin i na południe od niego.

W pierwszej połowie marca działania bojowe 4 PMDL przeprowadzane były w kierunku rozpoznania stanowisk wojsk nieprzyjaciela w wyżej wymienionym rejonie i likwidacji wykrytych jego zgrupowań.

Złe warunki atmosferyczne (niski pułap chmur i deszcze) częściowo unieruchomiły lotniska i dały jednocześnie możność działania systemem „polowania", który polegał na rozpoznaniu celu z jednoczesnym niespodziewanym uderzeniem na niego, przez specjalnie do tego przeznaczone i przygotowane pary szturmowców i myśliwców.

Od 13 do 17 marca dywizja lotnicza współdziałała z I Armią WP i Armią Radziecką w ich zaciętych walkach przy zdobywaniu miasta i portu Kołobrzeg, przeprowadzając jednocześnie wywiad na Morzu Bałtyckim, na północ od Kołobrzegu.

3 pułk lotnictwa szturmowego spotkał się tu po raz pierwszy z nowym rodzajem działania bojowego, a mianowicie działaniem przeciwko flocie morskiej przeciwnika oraz ochranianym transportom morskim. Chociaż działania takie były nowością, to jednak dzięki dobrze zorganizowanemu i przeprowadzonemu instruktażowi personelu latającego, jego wytrzymałości oraz śmiałości i rozsądnemu manewrowaniu taktycznemu w działaniach bojowych, uzyskano stosunkowo niezły rezultat i otrzymano dobrą opinię dowództwa lądowego. Sztab dywizji lotniczej był w posiadaniu zdjęć fotograficznych tonących transportowców morskich.

Piloci radzieccy 3-go pułku lotnictwa szturmowego: Kitajew, Kramarczuk, Chabarin, Koleśnikow i Czujkow wykazali odwagę i uzyskali doskonałe wyniki przy współdziałaniu z wojskami lądowymi, tak podczas szturmu na Kołobrzeg jak i podczas bombardowania okrętów wojennych nieprzyjaciela i transportowców; za co otrzymywali w czasie działań bojowych podziękowania dowództwa wojsk lądowych i byli przedstawieni do odznaczeń państwowych.

W walce powietrznej o miasto i port Kołobrzeg poległ ulubieniec dywizji, dowódca pułku „Warszawa" ppłk Tałdykin pochowany został ze wszystkimi wojskowymi honorami na cmentarzu miejskim w Bydgoszczy.

Głównodowodzący, Marszałek Związku Radzieckiego Józef Stalin, rozkazem nr 302 z dnia 18 marca 1945 r. wyraził podziękowanie całemu personelowi 4 PMDL za wyróżniające się działania bojowe przy zdobyciu miasta i portu Kołobrzeg.

W drugiej połowie marca 1945 r. dywizja lotnicza prowadzi rozpoznanie wybrzeża Morza Bałtyckiego i ubezpiecza go na odcinku od Kołobrzegu do Szczecina oraz czyni przygotowanie do zmiany swojej bazy w związku z działaniami w kierunku na Berlin.

W czasie działań bojowych na Pomorzu jednostki 4 PMDL dokonały 810 nalotów w łącznym czasie 1 047 godzin. Na nieprzyjaciela zrzucono 121 611 kilogramów bomb różnego kalibru, zużyto — 704 448 pocisków artyleryjskich, 148 243 pocisków karabinowych oraz zrzucono również 170 000 ulotek.

W pierwszych dniach kwietnia 1945 r. do rejonu bazowania 4 MPLD przybył dowódca I Armii WP gen. Popławski celem odznaczenia orderami radzieckimi i polskimi tych pilotów, którzy odznaczyli się w walkach podczas operacji Warszawskiej i przy przerwaniu „Wału Pmorskiego".

DZIAŁANIA POLSKIEGO LOTNICTWA W KIERUNKU NA BERLIN

W kilka dni po wizycie dowódcy I Armii WP 4 PMDL została przebazowana w pełnym składzie do węzła lotniczego Berneuchen, na kierunku berlińskim. Sztab dywizji zakwaterował się we wsi Wasterwitz. Do 15 kwietnia 1945 r. dywizja lotnicza wykonywała przeważnie wywiady na użytek nie tylko swojej armii lecz i przed frontem zgrupowań lewego skrzydła 2-go Frontu Białoruskiego. Pokładnie wyszukiwano skupiska wojsk pancernych nieprzyjaciela w rejonach przylegających od północy do kanału Hohenzollernów, o czym posiadano wiadomości od innych rodzajów zwiadu (w/g danych sztabu 16-tej Armii Powietrznej).

16 kwietnia o godz. 5.30, zaraz po zakończeniu potężnego przygotowania artyleryjskiego, ruszyły do natarcia piechota i czołgi. Jednostki dywizji współdziałały bezpośrednio na polu walki z I Armią WP i innymi sąsiednimi zgrupowaniami Armii Radzieckiej, nie przerywając dokładnej obserwacji rejonów przylegających do wyżej wspomnianego kanału. Obrona wroga na zachodnim brzegu Odry została przerwana, a wspomagane przez dywizję lotniczą wojska lądowe posuwały się w szybkim tempie na zachód, co wymagało częstej zmiany miejsca postoju oddziałów dywizji.

Za przerwanie obrony Niemców na Odrze i natarcie na Berlin, Marszałek Związku Radzieckiego Józef Stalin (rozkazem Nr. 339 z dnia 23 kwietnia 1945 r.) wyraził podziękowanie całemu personelowi 4 PMDL.

Następnie, przy ostatecznym rozbiciu i ściganiu cofającego się przeciwnika, aż do końca wojny (tj. do 8 maja 1945 r.) dywizja lotnicza współdziałała wyłącznie z I Armią WP, która po okrążeniu berlińskiego zgrupowania wojsk nieprzyjacielskich osłaniała prawe skrzydło nacierających wojsk 1-go frontu Białoruskiego.

Ze składu I Armii WP została wydzielona 1 Dywizja Piechoty im. T. Kościuszki, która wraz z wojskami radzieckimi wzięła udział w szturmie Berlina.

Potem, w okresie bazowania dywizji na węźle lotniczym Retzow, postawiono polskim jednostkom lotniczym zadanie współdziałania z wojskami lądowymi w kierunku na Schandau i Tiergarten.

4 PDML posuwając się za zgrupowaniami armii po opuszczeniu węzła lotniczego Berneuchen jeszcze trzykrotnie zmieniała potem dyslokację węzłów lotniskowych: Hekelberg, Anchenstadt i do ostatnich dni wojny Retzow (25 km. na wschód od Brandenburga).

Marszałek Związku Radzieckiego Józef Stalin za doskonałe działania bojowe przy dokonaniu okrążenia Berlina rozkazem Nr. 342 z dnia 25 kwietnia 1945 r. wyraził podziękowanie całemu personelowi 4 PDML.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI

DZIAŁANIA BOJOWE LOTNICTWA POLSKIEGO W ZIMOWEJ OFENSYWIE ARMII RADZIECKIEJ W 1945 ROKU

Operacja	Ilość lotów bojowych	Czas		Zużyto			
		h	min.	Bomb (kG)	Pocisków artyleryjskich (sztuk)	Pocisków karabinowych (sztuk)	Ulotek
Warszawska — (włączając okres przygotowawczy do wyjścia w rejon Bydgoszczy)	2 337	3 324	11	262 231	42 646	114 494	74 750
Przerwanie obrony niemieckiej na wschód od Stargardu (Wał Pomorski) i zajęcie Kołobrzegu)	810	1 047	—	121 611	70 448	148 243	170 000
Przerwanie obrony Niemców na Odrze, do wyjścia wojsk lądowych na Łabę	1 026	1 010	—	112 769	30 672	75 450	—
Razem	4 173	5 381	11	496 611	143 766	338 187	244 750

Inż. CZESŁAW ZBIERAŃSKI odpowiada na artykuł:



Od redakcji: Poniżej zamieszczamy odpowiedź inż. Czesława M. Zbierańskiego na artykuł inż. R. Bartla i E. Jungowskiego pt. „Kto jest naprawdę konstruktorem", zamieszczony w „Skrzydlatej Polsce" z dnia 28 października 1959 r. Odpowiedź tę nadesłaną nam z Nowego Jorku, gdzie inż. Zbierański obecnie zamieszkuje, drukujemy — ze względu na ograniczoną objętość pisma — z pewnymi skrótami, ograniczając odpowiedź w zasadzie do rzeczy najważniejszych i mających znaczenie dla całkowitego wyjaśnienia sprawy pierwszego polskiego samolotu o szkielecie metalowym; za co p. inż. Zbierańskiego bardzo przepraszamy.

Naszym zdaniem, sprawa samolotu inż. Zbierańskiego jest już u nas w kraju dostatecznie wyjaśniona i poza drukowaną poniżej odpowiedzią (traktujemy ją jako przyczynek uzupełniający dotychczasowe materiały na ten temat) nie mamy zamiaru więcej wracać do tego tematu.

Wszelkie ewentualne dalsze, osobiste polemiki na ten temat prosimy już wymieniać listownie pomiędzy autorami obydwu artykułów.

Pragniemy również zaznaczyć, że odpowiedź inż. Zbierańskiego traktujemy również jako dyskusyjną, podobnie jak artykuł inż. R. Bartla i E. Jungowskiego, zamieszczony w ubiegłym roku. Wszystkie wytłuszczenia w tekście pochodzą od autora. Ilustracje w tekście nadesłane zostały również przez inż. Zbierańskiego.

Redakcja

KTO JEST NAPRAWDĘ KONSTRUKTOREM

NA wstępie pragnę zaznaczyć, że nieraz różne fantastyczne i bezsensowne pisaniny na temat początków lotnictwa polskiego, ośmieszające nas w oczach obcych, przerabiane także na różne sposoby, włożyły mi pióro do ręki i pozwoliły napisać książkę o początkach lotnictwa w Polsce, a także poddały mi myśl utworzenia źródła wiedzy o lotnictwie, tak dziś wspaniale rozwiniętego — stworzenia biblioteki lotniczej w pięciu językach. Takie źródło informacji o wiedzy lotniczej powinno przyczynić się do uzdrowienia stosunków wśród polskich pisarzy lotniczych i historyków, którzy nie będą chwytali się do pisania z powietrza niepewnych informacji, a czerpać je będą przede wszystkim z dokumentów i publikacji fachowych. Księgozbiór mój w pięciu językach liczy już dziś, po paroletnim mozolnym zbieraniu i poszukiwaniach, ponad 2 500 tomów, 13 magazynów lotniczych (po 10 roczników wstecz każdy) oraz wiele broszur i luźnych referatów. Będzie to mój skromny dar na 50-lecie oderwania się pierwszego polskiego samolotu o szkielecie metalowym od ziemi polskiej, mojej konstrukcji, a wykonanej moimi rękami i inż. Stanisława Cywińskiego. Kiedy księgozbiór osiągnie liczbę co najmniej 3 000 tomów, co powinno być dokonane w ciągu tego roku, zostanie przesłany do Polski.

Muszę tu także pochylić czoło przed redakcją „Horyzontów Techniki" i panem Januszem Kędzierskim, którzy łącznie wystosowali do mnie sprostowanie, w związku z uprzednimi błędnymi publikacjami o moim samolocie. Wypada mi również wspomnieć o czterech artykułach „Panoramy" (numery 39—42 z 1959 r.), gdzie nie było żadnych zastrzeżeń przeciwko samolotowi mojej konstrukcji. Tylko drobne dziennikarskie dodatki, dotyczące dialogów z inż. Michałem Scipio del Campo, nie były całkowicie ścisłe.

A teraz odpowiadam kolejno p. p. Bartlowi i Jungowskiemu:

I. Odnośnie życiorysu inż. Stanisława Cywińskiego

Czytamy tam:

„Stanisław Cywiński jeszcze jako student politechniki wiele czasu poświęcał studiom w kierunku zdobycia przestworzy. Po powrocie ze Szwajcarii, rozporządzając niespodziewanie pewnym kapitalikiem, powiększonym jeszcze o otrzymany niewielki spadek, postanowił realizować swoje zamiłowania i przystąpił do budowy samolotu o napędzie silnikowym. Miały tu niewątpliwie pewien wpływ osiągnięcia w tym kierunku na Zachodzie. Budowa została rozpoczęta w 1909 roku przy współudziale inż. Czesława Zbierańskiego. Samolot ten podczas próby silnika niespodziewanie wzniósł się w powietrze, ale zaraz po starcie uległ rozbiciu, gdyż przypadkowy pilot nie panował nad maszyną".

Wszystko o tym samolocie zostało zmyślone. Bowiem żadnego takiego samolotu nie było! Nie budowano go i nie rozbił się, tak jak i nie było żadnego przypadkowego pilota. Niezgodne jest także z prawdą, że do budowy „drugiego samolotu", który został zaopatrzony w 40-konny silnik ENV, użyto silnika „zakupionego i sprowadzonego z Niemiec". Jest to mała wprawdzie rzecz, lecz wskazuje na całkowitą nieznajomość spraw o których się pisze. Silniki ENV fabrykowane były bowiem we Francji (w Billancourt pod Paryżem) i były pochodzenia angielskiego, dokąd (tzn. do Francji) wysłałem inż. Stanisława Cywińskiego dla ostatecznego zakupu. A z tego, według opinii przyjaciela mgr inż. Osmólskiego i mgr inż. Bartla, wynikałoby, że inż. Stanisław Cywiński był tylko organizatorem, a nie konstruktorem, jeśli wyjeżdżał za granicę po silnik. Nie jest również prawdą twierdzenie p. Jungowskiego, że „świetne wyniki uzyskane na wstępie nie mogły być kontynuowane ze względu na wyczerpanie się funduszów i likwidację Towarzystwa „Aviata", z którego hangaru korzystano", ponieważ nie potrzeba było więcej żadnych funduszów. Inż. Cywiński wyszedł ze spółki, gdyż nie widział w tym czasie żadnej koniunktury dla pracy w lotnictwie; pracy traktowanej jako zawód, którą lubił i wykonywał do końca życia. Inż. Cywiński dotrwał w pracy do wykończenia samolotu i pierwszej próby. Dalej nie miał już co robić; nie sposób było mu pracować jednocześnie w hangarze na Polu Mokotowskim i przy desce rysunkowej w fabryce Rudzki i Ska. Inż. Cywiński był obecny potem także przy drugiej próbie, a nawet pomógł mi zdjąć silnik ENV z samolotu, by następnie założyć 50 KM „Gnome", wypożyczony przez p. Michała Scipio del Campo. Jednak próba z silnikiem „Gnome" nie odbyła się .

W krótkim czasie, po dokonanym locie przez inż. Michała Scipio del Campo, inż. Cywiński zwrócił się do mnie z żądaniem spłacenia jego części spółkowej, a ponieważ ja tego gotówkowo uczynić nie mogłem, **zażądał wydania silnika od samolotu, na który wpłacił swój udział w wysokości dwóch trzecich całkowitej ceny zakupu silnika. Nie widziałem innej drogi wyjścia, więc zgodziłem się na zabranie przez inż. Cywińskiego silnika. Został on zabrany z hangaru do miasta i tam sprzedany komuś do samochodu sportowego, jak o tym mi później powiedział sam inż. Cywiński.** O tym powinni wiedzieć: siostra i żona zmarłego, a może i przyjaciel..., względnie znać nazwisko i adres nabywcy tego silnika samolotowego wmontowanego do samochodu. Dotąd tego nie ujawniałem, gdyż z inż Stanisławem Cywińskim łączyły mnie przyjazne i serdeczne stosunki koleżeńskie. Uważałem go zawsze za człowieka o wysokim poczuciu etyki i honoru. Do ujawnienia faktu zabrania silnika i przez to zdekompletowania tego samolotu zostałem zmuszony przez autorów artykułu, pp. Bartla i Jungowskiego.

Po zabraniu silnika z hangaru poczułem nacisk ze strony administracji „Aviaty", która chciała pozbawić mnie hangaru, pomimo że nie zalegałem w płaceniu czynszu za niego. Kiedy się o tym dowiedział mój kolega ze szkoły pilotów „Aviaty", Rosjanin porucznik Krachowiecki, przejął fikcyjnie na własność ten okaleczony (bez silnika) samolot i występował wobec władz „Awiaty" jako lokator hangaru, aż do czasu, dopóki nie porozumiałem się ze Związkiem Awiacyjnym Studentów Politechniki Lwowskiej, który wydelegował do Warszawy znanego sportsmena automobilistę — Rippera, w celu zabrania samolotu (bez silnika) do Krakowa. Można to jeszcze i dziś sprawdzić w starych czasopismach krakowskich z tego okresu — samolot ten był bowiem pokazywany publiczności.

Należy tu znaznaczyć jeszcze, że dopiero z chwilą rozwiązania spółki ze mną oraz od czasu zabrania silnika mogłem rozporządzać resztą samolotu. Z tego również wynika, że twierdzenie jakoby inż. Cywiński — według pp. Jungowskiego i Bartla — odszedł ze spółki z powodu zamknięcia „Aviaty" i braku funduszów — jest niezgodne z prawdą. Inż. Cywiński wyszedł z silnikiem od samolotu z terenu „Aviaty" na długo **przed likwidacją** tego przedsiębiorstwa i przejęciem go przez władze rosyjskie. A zatem, ani brak funduszów, ani likwidacja „Aviaty" nie miały wpływu na rozwiązanie spółki: Zbierański — Cywiński; tylko bezcelowość dalszej pracy na polu lotniczym w kraju w tym okresie decydowała o likwidacji całego przedsięwzięcia spółkowego.

II. Odnośnie stwierdzeń i osądów osób żyjących

W artykule czytamy:

„Żyje jednak dotychczas kilka osób, które były świadkami wysiłków inż. Stanisława Cywińskiego nad projektowaniem, konstruowaniem i budową samolotu, z którymi udało się porozumieć".

Są to: Elżbieta Łuniewska (siostra rodzona), Maria Cywińska (żona) i przyjaciel mgr inż. Roman Osmólski, który podczas budowy samolotu był młodym studentem.

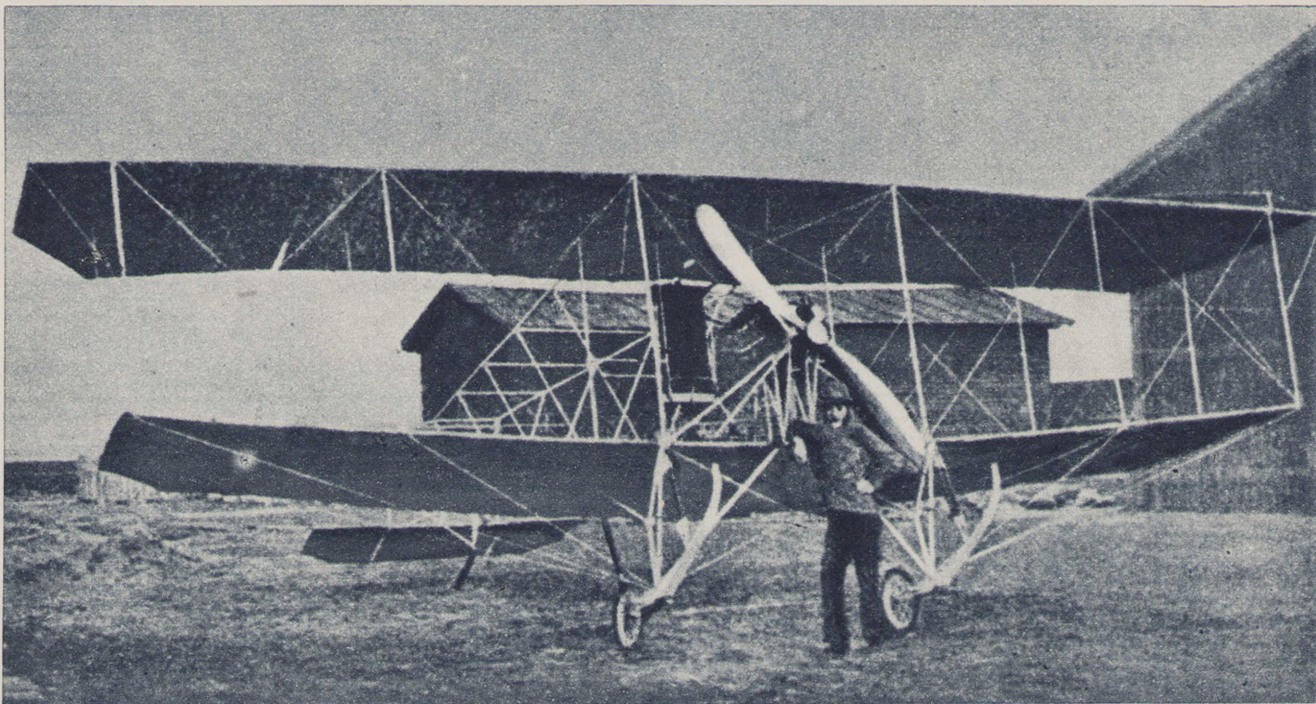
Przeglądnijmy zatem atuty tych trzech osób:

1. Wypowiedź p. Łuniewskiej, jakoby jej *„brat był pochłonięty obliczeniami i wykonywaniem różnych rysunków samolotu na deskach, które stale znajdowały się w jego pokoju".* Miało się to dziać przez dwa lata (1909—1911), a więc 50 lat temu. Dlaczego aż dwa lata? Wszak to nie zgadza się z minioną rzeczywistością i z maksymalnym czasem dwóch miesięcy, zużytym na wybudowanie i wypróbowanie powyżej wskazanego samolotu. Nawet M. Romeyko podał czas budowy tego samolotu na jeden rok. Zróbmy jednak rachunek: czy to jest możliwe, aby inż. Cywiński **robił jakiekolwiek rysunki podczas trwania robót montażowych swego samolotu?**

Kiedy dowiedziałem się, że obietnica dostarczenia silnika (do zaprojektowanego przeze mnie samolotu) dana mi przez inż. Edwarda Krzemińskiego na zebraniu „Koła Aviatorów i Automobilistów" przy Stowarzyszeniu Techników w Warszawie zawiodła, musiałem ratować sytuację przez dobranie sobie wspólnika z odpowiednią gotówką, dla wspólnego nabycia potrzebnego silnika. Wszystkie inne materiały miałem już zakupione i oczekiwałem ich przybycia do Warszawy. Spomiędzy paru propozycji, m. in. mego starego przyjaciela prof. Politechniki Warszawskiej inż. Henryka Mierzejewskiego, najwięcej odpowiadała mi propozycja inż. Stanisława Cywińskiego, którego ojciec przyobiecał dać pieniądze na kupno silnika. Umowa z inż. Cywińskim została zawarta w listopadzie 1909 r., poczem nastąpił jego wyjazd do Paryża, dla zakupu i zapłacenia wybranego i pasującego do zaprojektowanego przeze mnie, a popieranego przez „Koło", samolotu.

CIĄG DALSZY NA STR. 19

Inż. Czesław Zbierański przy samolocie własnej konstrukcji.



KOŁA LOTNICZE AEROKLUBU PRL

DRUŻYNY LOTNICZE ZHP

PIERWSZY LOT ZA 100 ZŁOTYCH

Po przeczytaniu w Waszym tygodniku „Skrzydlata Polska" artykułu „Koła Lotnicze APRL — Drużyny Lotnicze ZHP" zamieszczonego na str. 11 postanowiłam do Was napisać. Pomimo moich głębokich zainteresowań lotniczych, nie udało mi się wstąpić ani do koła lotniczego ani do drużyny lotniczej ZHP. Może to wydawać się niektórym dziwne. Jednak nie miałam dotąd żadnych możliwości zostać członkiem koła lotniczego.

Od dawna już chciałam także przelecieć się samolotem i ku temu też nie było okazji. Gdy zaś była okazja — brak mi było funduszy. Dlatego postanowiłam oszczędzać na taki lot. Udało mi się wreszcie zebrać 100 zł i przeznaczyłam je właśnie na lot samolotem, kiedy nadarzy się okazja. Znalazłam ją w tym roku.

Mieszkam koło szybowiska Żary, słynnego z pięknego krajobrazu oraz wielkich tradycji lotniczych. Każdego prawie roku, z okazji Dni Lotnictwa, kierownictwo szkoły urządzało pokazy lotnicze. W tym roku takich nie było. Myślę, że przyczyny były obiektywne.

Mimo to, 11 września odbyły się loty pasażerskie, z których i ja skorzystałam (mając owe 100 zł na ten cel zaoszczędzone). Trudno wprost wypowiedzieć, jak cieszyłam się wsiadając do kabiny samolotu: wreszcie zobaczę Żywiec (uczęszczam do Liceum Pedagogicznego w Żywcu) z lotu ptaka. Lot ten po prostu oczarował mnie. W czasie lotu obserwowałam nie tylko ziemię z góry ale i zachowanie się maszyny oraz wskazówek przyrządów pokładowych w kabinie. Tego lotu na pewno nie zapomnę, chociażby dlatego, że był to mój pierwszy lot.

Piszę do Was o tym nie dlatego aby się pochwalić, ale po to aby inni — jeżeli chcą się przelecieć dla przyjemności — oszczędzali tak jak ja. Naprawdę warto!

Łączę serdeczne pozdrowienia dla redakcji, dla wszystkich sympatyków lotnictwa, a przede wszystkim dla kierownictwa Wyczynowej Szkoły Szybowcowej na Żarze.

Stanisława Zając
Uczennica Państwowego
Liceum Pedagogicznego
w Żywcu

Dziękujemy za list i pozdrowienia. Gratulujemy też pierwszego lotu. Dziwi nas tylko jedno, że w Żywcu, a tym bardziej w okolicach Żaru, nie ma — jak wynika to z listu — koła lotniczego ani drużyny lotniczej ZHP. Czy tak jest naprawdę? Trudno wprost uwierzyć. Sądzimy jednak, że kierownictwo Żaru poinformuje nas wkrótce, jak tam jest z tymi kołami lotniczymi w ich rejonie. A koleżance radzimy po prostu założyć samej w swoim liceum koło lotnicze. O tym, jak to zrobić, pisaliśmy w poprzednich numerach. (red.)



Od minionych wakacji dzieli nas już sporo tygodni. Wracamy do nich myślami przy jakichś specjalnych okazjach. Są to wrażenia wymieniane między sobą, zadane umyślnie na ten temat wypracowania, czy list od koleżanki lub kolegi, którego poznaliśmy w ostatnie wakacje i który mieszka daleko od nas.

Dla mnie właśnie okazją do cofnięcia się pamięcią wstecz, są listy od Was. Listy pisane z różnych stron Polski, na różne tematy: osobiste, fachowo-lotnicze, dotyczące spraw wspólnych zainteresowań, kłopotów i osiągnięć kół lotniczych itd.

Chcę się jednak zająć tylko jednym tematem Waszych listów — kłopotami z najbardziej Was interesującą lekturą. Martwi mnie, że podręczniki, broszury, popularne wydawnictwa, są dla Was często trudno dostępne. Często jest to jednak wynik niedokładnych informacji, lub jej zdecydowany brak. Powiecie: wcale nieprawda, bo — wracaliśmy się do Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w Warszawie (nawet dokładnie podając dział propagandy) i odpowiadali nam, ale książek nie przysłali. Otóż nie. W związku z nadchodzącymi listami o treści mniej więcej następującej: „...proszę o przysłanie mi książek o niżej wymienionych tytułach..." lub „...chce zostać lotnikiem, zwracam się z prośbą o przysłanie mi..." itd. spieszę wytłumaczyć, że Aeroklub PRL nie posiada specjalnych zbiorów czy magazynów książek lotniczych dla młodzieży. Książki te i wszystkie posiadane materiały szkoleniowe rozsyłane są do aeroklubów regionalnych. Listę ich podawaliśmy już niejednokrotnie. Wystarczy sięgnąć do poprzednich numerów „Skrzydlatej Polski", a następnie skontaktować się z danym aeroklubem. Pomoże to Wam w utrzymaniu bliskiej łączności z macierzystym aeroklubem oraz oczywiście pozwoli zdobyć potrzebne książki. Życzę więc Wam szybkiego i owocnego w skutki porozumienia się z aeroklubami regionalnymi.

Na zakończenie apel do przewodniczących kół lotniczych, członków kół lotniczych i wszystkich sympatyków lotnictwa.

O wszystkich innych sprawach, zarówno bolączkach, trudnościach w pracy i nauce, kłopotach osobistych jak i osiągnięciach, ciekawych formach pracy, nowo powstających sekcjach zainteresowań, spotkaniach, pogadankach, zabawach i grach — piszcie do Wydziału Kół Lotniczych Aeroklubu PRL — Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 55.

BEZET

Biblioteka MŁODEGO LOTNIKA

„714 WZYWA POMOCY" — John Castle i Arthur Hailey. Przełożył Jan Zakrzewski. Okładkę projektował S. Rzepecki. Państwowe Wydawnictwo „Iskry" — Warszawa 1960 r. Nakład 20 000 egz + 250 egz. Str. 164, Cena zł 15.

Przed paru miesiącami w Warszawie nie można było — prawie natychmiast po dostarczeniu codziennych nakładów prasy — dostać pewnej wieczornej gazety. — Cóż to, Pan nie wie, że idzie powieść? — odpowiadali z kamiennym spokojem kioskarze. Powieścią tą była „714 wzywa pomocy", lotnicze opowiadanie sensacyjne, pełne grozy i nieustannego napięcia. Książka jest klasycznym przykładem, że doskonale, ze znajomością tak zwanych „realiów lotniczych" napisane opowiadanie może porwać szerokie rzesze czytelników, od zupełnie laików do znających się na rzeczy „ludzi powietrza". Można by się przyczepić do kilku spornych szczegółików fachowo-lotniczych, ale byłoby to typowe „dzielenie włosa na czworo". Ogólnie biorąc przybyła naszej literaturze lotniczej doskonała pozycja typu rozrywkowego.

J. Kownacki



małe lotnictwo

ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH DLA UCZCZENIA PAMIĘCI ŻWIRKI I WIGURY

Tradycyjne już Zawody Modeli Latających ku czci Żwirki i Wigury przeprowadzone w dniu 4 września br. na lotnisku w Katowicach zgromadziły na starcie 64 zawodników z 12 aeroklubów, w tym 11-osobową ekipę modelarzy z Ostravy (CSRS).

Najliczniej reprezentowana była kategoria modeli szybowców A-2 — 40 zawodników, kategoria B — gumówek — 14 zawodników i kategoria C — silnikowe — 10 zawodników. Starty rozpoczęto o godzinie 10.45, zakończono o godzinie 16.00. Rozdania nagród ufundowanych przez Min. Górnictwa i Energetyki, Hutę „Kościuszko", Prez. MRN Katowice, Katowickie Zakłady Przemysłu Piekarniczego, Aeroklub Ostrava i inne, dokonał nestor lotnictwa Michał Scipio del Campo i kierownik zawodów inż. Stanisław Szafrański.

A oto wyniki:

Kat. A-2 szybowce: 1. Stanisław Grzywa (Gliwice) — 669 pkt; 2. Zdenek Barabas (Ostrava) — 663 pkt; 3. Tadeusz Kłos (Wrocław) — 642 pkt.

Kat. B gumówki: 1. Ladislav Muzny (Ostrawa) — 798 pkt; 2. Stanisław Żurad (Wrocław) — 680 pkt; 3. Karel Kalina (Ostrava) — 677 pkt.

Kat. C silnikowe: 1. Hubert Vasek (Ostrawa) — 734 pkt; 2. Rajmund Kudełko (Katowice) — 696 pkt: 3. Norbert Goleśny (Katowice) — 623 pkt.

T. S.

Poniżej: M. Scipio del Campo i prezes Aeroklubu Śląskiego Michniewski podczas ceremonii wręczania nagród. Foto: St. Meus



ZAWODY W OPOLU JEDNAK SIĘ ODBYŁY

W dniach 1—2 października br. na lotnisku Aeroklubu Opolskiego w Nowej Polskiej Wsi rozegrane zostały kolejne zawody szybowców zdalnie sterowanych o puchar rozgłośni Polskiego Radia w Opolu oraz zawody szybowców A-2.

W pierwszym dniu zawodów przeprowadzono starty modeli zdalnie sterowanych. Pogoda, jak zazwyczaj na zawodach, spłatała figla i druga kolejka lotów z uwagi na ulewny deszcz, który spowodował zamoknięcie i rozstrojenie sie aparatur — nie została dokończona. W kategorii radiomodeli zasłużone zwycięstwo odniósł Kazimierz Ginalski z Aeroklubu Warszawskiego — 679,2 pkt. Drugie miejsce zajął Edmund Osiński również z Aeroklubu Warszawskiego — 627,9 pkt, a trzecie — Tadeusz Ratyński z Mielca, który wykonał jeden lot zdobywając 297,0 pkt.

Na zawodach zjawiło się tylko pieciu zawodników z radiomodelami, co może świadczyć o braku zainteresowania modelarzy tą dziedziną, a może też być wynikiem błędnej „polityki" w zakresie rozdziału aparatur między poszczególne aerokluby. Za tą drugą ewentualnością przemawia fakt, iż wiele aparatur od kilku lat znajduje się w rękach modelarzy, których niestety nie widzimy na żadnych imprezach.

Miłą niespodziankę sprawił na zawodach Tadeusz Ratyński, który zademonstrował kilka ładnych lotów, wykazując tym znaczny wzrost umiejętności pilotażowych. Wydaje się, że Ratyńskil swoją wytrwałą pracą w zakresie zdalnego sterowania zasługuje na to, aby mu przydzielić lepszą i mniej kapryśną aparaturę niż „Standard" — choćby drogą pozbawienia takiej aparatury jednego z wielu „tytularnych" radiomodelarzy.

Jedyny nowy radiomodel o rozpiętości około 3,5 m zaprezentował Stanisław Karcz z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego.

Atmosfera. Podczas startów modeli A-2 pogoda była wręcz wymarzona; wiatr 1—2 m/sek, zachmurzenie zmienne, było nawet słońce.

Organizacja. Ogólnie sprawna. Wyjątkowo sprawnie przeprowadzono poszczególne kolejki startów. Komisarze — bez zarzutu. Nocleg — też dobry. Szkoda, że nie pomyślano wcześniej o przygotowaniu chociażby gorącej kawy czy herbaty w dniu startu.

Poziom sportowy. Mimo nieobecności kilku czołowych zawodników — nadspodziewanie wysoki. Okazuje się, że mamy wielu młodych doskonałych zawodników, stąd poziom niezwykle wyrównany. O poszczególnych lokatach decydowały sekundy. Walka o zwycięstwo zespołowe bardzo zacięta, aż 5 zespołów przekroczyło 2 000 pkt.

Konstrukcje Nic specjalnie nowego, dalsza dążność do upraszczania konstrukcji. Dalej dominują ekonomiczne i praktyczne „patyki".

W kategorii szybowców A-2 startowało 34 zawodników z 11 aeroklubów. Pełne ekipy przysłało 8 aeroklubów; pozostałe — zawodników indywidualnych.

A oto wyniki:

Indywidualne: 1. Jerzy Borek (Krosno) — 828 pkt; 2. Stanisław Kubit (Krosno) — 809 pkt; 3. Kazimierz Łapiński (Białystok) — 774 pkt; 4. Kazimierz Kos (Szczecin) — 760 pkt; 5. Zbigniew Maciejewski (Szczecin) — 754 pkt; 6. Józef Osman (Katowice) — 751 pkt; 7. Brunon (Opole) — 748 pkt; 8. Stanisław Kluk (Stalowa Wola) — 743 pkt; 9. Zbigniew Hałatienko (Warszawa) — 738 pkt; 10. Michał Niedbała (Mielec) — 728 pkt.

Zespołowe: 1. Aeroklub Szczeciński — 2 179 pkt; 2. Aeroklub Podkarpacki — 2 163 pkt; 3. Aeroklub Opolski — 2 139 pkt.

B. Spunda i K. Łapiński



Krzysztof Nowak z Gliwic skierował do nas trzy pytania: gdzie nabyć ubiegłe numery „Skrzydlatej"? Jaka jest prędkość dźwięku? i czy lotnik musi mieć kompletne uzębienie? Odpowiadamy kolejno. Dawne numery z roku bieżącego prosimy zamawiać w Dziale Handlowym WK — Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Prędkość dźwięku — 330 m/sek, zmienia się ona w zależności od temperatury powietrza. Wymagania stawiane kandydatom na lotników są bardzo surowe — dotyczy to również kompletnego i zdrowego uzębienia.

Barbara Białkowska — Włocławek, ul. 20 Stycznia 19 m 8, jako stała nasza Czytelniczka prosi o zamieszczanie krzyżówek lotniczych. Poza tym pragnie nawiązać korespondencję z zainteresowanymi szybownictwem — jest pilotką szybowcową, w roku bieżącym ukończyła kurs holu za samolotem. Krzyżówki od czasu do czasu będziemy zamieszczać, a sprawę korespondencji pozostawiamy zainteresowanym Czytelniczkom i Czytelnikom.

Stanisław Hajduk — Wałbrzych, uczęszcza obecnie do VII klasy i zapytuje gdzie powinien się zwrócić, by zostać konstruktorem lotniczym. Chętnie informujemy: należy zdać egzamin na Politechnikę Warszawską, gdzie istnieje Wydział Lotniczy.

KĄCIK FILATELISTY

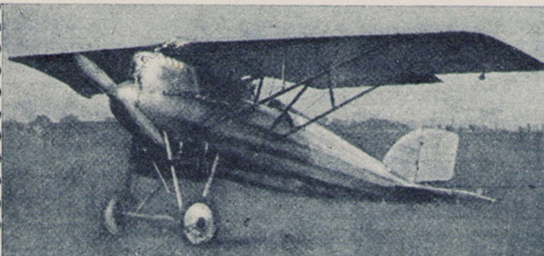


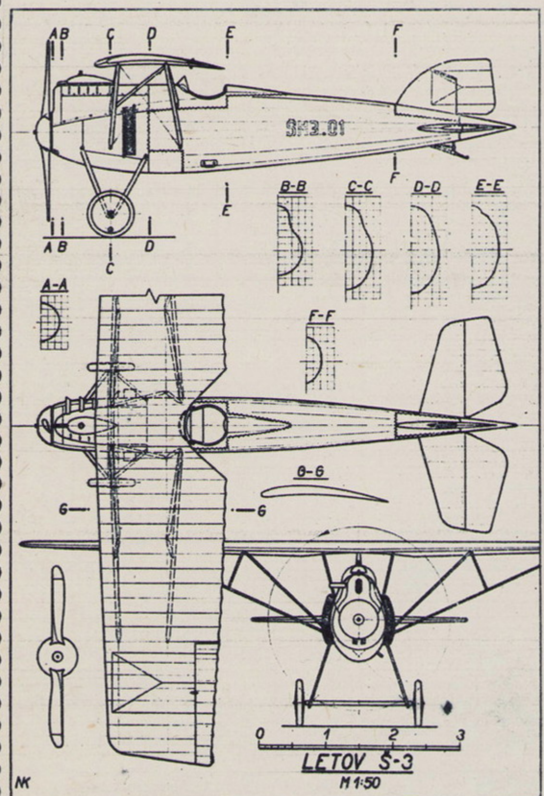
Dzień Lotnictwa 1960 r. uczczono w Rumunii wydaniem specjalnej serii z motywami lotnictwa. Obejmuje ona 7 wartości i przedstawia — pierwszego lotnika rumuńskiego Aurela Vlaicu (10 i 20 b.) samolot z 1910 r. samolot Czerwonego Krzyża (35 b.), samolot w służbie rolnictwa rozpylający środki owadobójcze (40 b.), pilota samolotu odrzutowego i same samoloty (55 b.), międzynarodowe lotnisko w Bukareszcie (Baneasa) oraz samolot IL 18 i wreszcie ostatnia wartość — spadochroniarzy (1,75 l.).

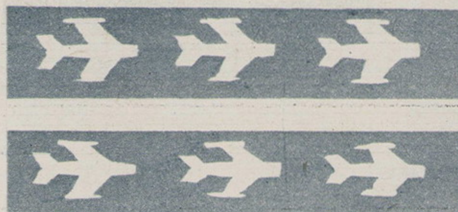


LETOV — S-3

CZESKI samolot konstrukcji inż. A. Smolika, wyprodukowany w najstarszej wytwórni czeskiej „Letov" w 1922 roku. Samolot ten brał udział w mistrzostwach akrobacji w Zurychu, gdzie pilot Jeżek uzyskał pierwsze miejsce. S-3 był górnopłatem zastrzałowym. Silnik rzędowy BMW o mocy 185 KM. Rozpiętość — 10,13 m, długość — 7,08 m, wysokość — 3,04 m, ciężar własny — 700 kG, ciężar całkowity 928 kG, prędkość max — 225 km/h, pułap — 8 000 m, zasięg — 472 km.









SIŁY POWIETRZNE WŁOCH

NAJWYŻSZYM zwierzchnikiem sił zbrojnych we Włoszech jest prezydent. Faktycznie siłami zbrojnymi kieruje minister Obrony Narodowej z pomocą trzech wiceministrów odpowiedzialnych za siły lądowe, morskie i powietrzne. Politykę wojskową ministerstwa realizują szefowie sztabów.

Szefem sztabu sił powietrznych jest gen. Raffaeli. Na siły powietrzne Włoch składają się jednostki lotnictwa operacyjnego, taktycznego, transportowego, lotnictwo ratunkowe i morskie. Część sił powietrznych (16 eskadr) znajduje się w dyspozycji NATO. Podstawową jednostką jest brygada składająca się z trzech grup powietrznych.

Czas służby żołnierza w lotnictwie wynosi 18 miesięcy. Kadrę oficerską rekrutuje się z ochotników składających egzaminy konkursowe oraz z podoficerów odbywających służbę w lotnictwie.

Personel latający odbywa szkolenie wstępne w szkole lotniczej w Lece. Dalszy ciąg nauki pilotowania (na samolotach śmigłowych, odrzutowych), strzelania powietrznego odbywa się w szkołach specjalistycznych.

Na wyposażeniu szkół znajdują się samoloty T-6, T-33 oraz G-59. Łącznie około 240 samolotów. Siły powietrzne rozporządzają około 500—600 samolotami bojowymi i około 700 samolotami niebojowymi. Skład osobowy wynosi około 50 000 ludzi. Siły morskie nie mają własnego lotnictwa. Siły lądowe mają około 300 samolotów.

Samoloty bojowe są konstrukcji amerykańskiej. W obronie przeciwlotniczej jako samoloty przechwytujące używane są maszyny F-84E, F-86E, F-86K. W przyszłości przewiduje się wprowadzenie samolotów F-104. Do rozpoznania używane są samoloty RF-84F, a do zadań szturmowych F-84F. Ostatnio wchodzi na uzbrojenie samolot myśliwsko-bombowy Fiat G-91, przyjęty jako standardowy samolot NATO. Włosi utworzyli niedawno jedną eskadrę wyposażoną w te samoloty.

Lotnictwo transportowe korzysta z samolotów C-119, C-45. Lotnictwo łącznikowe wyposażone jest w samoloty Piaggio P-150 i P-148. Lotnictwo morskie dysponuje głównie samolotami PV-2-2 „Harpoon". Na wyposażeniu lotnictwa ratowniczego znajdują się przestarzałe wodnosamoloty rozpoznawcze Cant Z-506 i amfibie P-136. Włochy dysponują ponadto dywizjonem pocisków „Honest-John", dywizjonem pocisków „Matador" oraz trzema dywizjonami przeciwlotniczych pocisków „Nike".

Na terytorium Włoch jest około 30 baz lotniczych z betonowymi pasami startowymi.

Budżet sił powietrznych w roku 1960/61 wynosi 138,4 miliarda lirów (mniej niż w roku ubiegłym o 7,5 miliarda lirów) i stanowi ponad 20% wydatków na całość sił zbrojnych, przy czym wydatki te wzrosły o 27 miliardów lirów w stosunku do roku ubiegłego.

Przemysł lotniczy pracuje głównie na licencjach zagranicznych. Niemniej istnieje pewna ilość konstrukcji własnych.

Ogólnie włoskie siły powietrzne stanowią dużą siłę w całości paktu atlantyckiego. Rolę ich zwiększa położenie Włoch, dzięki któremu stanowią one bazę operacyjną przeciwko południowym państwom — członkom Układu Warszawskiego.

ZETER

KRONIKA

SZWECJA

Jeden pułk lotniczy został całkowicie wyposażony w nowoczesne szwedzkie samoloty myśliwskie Saab J-35 „Draken". Odbywa się obecnie przeszkalanie personelu latającego i obsługi naziemnej na nowy sprzęt.

STANY ZJEDNOCZONE

Przeprowadzono pokazowe ćwiczenia we wsparciu wojsk lądowych na polu walki. Ćwiczenia wykazały dużą wartość bojową śmigłowców.

Użycie śmigłowców w ćwiczeniu dało następujące wyniki. W nocy śmigłowce lądujące na tyłach powodowały zamieszanie u nieprzyjaciela, który nie mógł zorientować się gdzie przewidziany jest właściwy desant. Atak śmigłowców uszkodził drogi utrudniając doprowadzenie rezerw, inny atak spowodował uszkodzenia pasa startowego. Stwierdzono, że w nocy śmigłowce są mało wrażliwe na ogień nieprzyjaciela.

Ogólnie mimo niedociągnięć wyciągnięto wniosek, że w pewnych okolicznościach użycie śmigłowców na polu walki może dać lepsze rezultaty niż samolotów.

★

Przystąpiono do szerokiego szkolenia personelu obsługującego międzykontynentalne pociski balistyczne i wyrzutnie startowe. Szkolenie ma trwać 6 miesięcy i objąć 140 000 żołnierzy.

★

Opracowano pocisk naddźwiękowy przeciwradiolokacyjny WS 121 B „Longbow". Pocisk pozoruje samolot i zakłóca pracę stacji radiolokacyjnych utrudniając wykrycie właściwego kierunku nalotu.

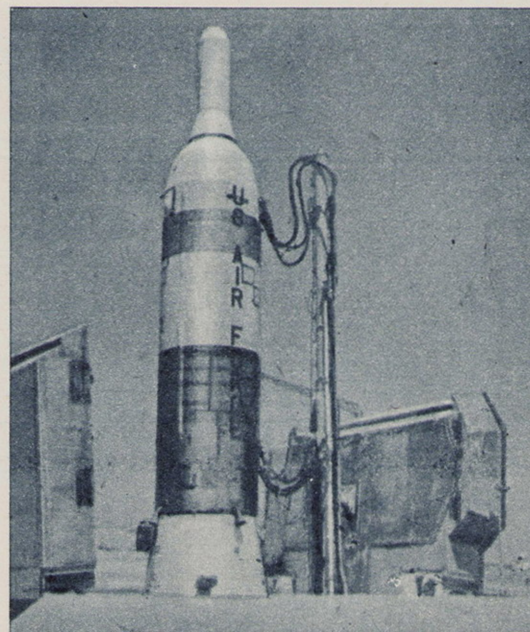
BAZY POCISKÓW BALISTYCZNYCH SM 68 „TITAN"

Stany Zjednoczone rozpoczęły budowę baz dla międzykontynentalnych pocisków „Titan". Pociski będą umieszczone na wyrzutniach w pionowym położeniu pod ziemią. Również pod ziemią będzie się odbywało napełnianie paliwem i przygotowanie do wystrzelenia. W bazie lotniczej Vandenberg istnieje już pierwsza doświadczalna wyrzutnia.

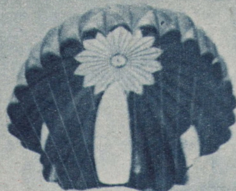
„Titan" ma osiągnąć gotowość bojową w końcu 1961 r. Jest to pocisk dwustopniowy z silnikami rakietowymi na paliwo płynne. Wyposażony jest w głowicę termojądrową. Zasięg pocisku wynosi około 10 000 m. Prędkość maksymalna około 25 000 km/h. Ciężar całkowity ponad 10 000 kG. Długość 28 m.

Na zdjęciu pokazano pocisk w trakcie wynurzania się spod ziemi. Widoczny jest pierwszy stopień.

Pocisk balistyczny „Titan".



SPADOCHRONY SPORTOWE



Spadochron bułgarski z trzema szczelinami powstał ze spadochronu z jedną szczeliną. Po jej obu stronach w 24 i 4 klinie wycięto małe szczeliny na wysokość mniej więcej jednej trzeciej długości klina. PO PRAWEJ: amerykański spadochron wieloszczelinowy wytwórni Pioneer.

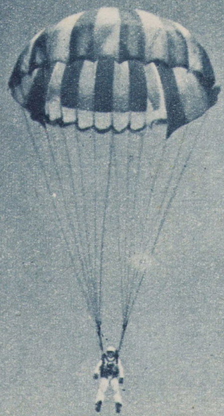






Mistrzostwa świata w sporcie spadochronowym są nie tylko przeglądem poziomu techniki skoku zawodników różnych krajów, ale również przeglądem konstrukcji spadochronów. Co dwa lata poszczególne wytwórnie na świecie prezentują poprzez sportowców biorących udział w mistrzostwach nowy sprzęt, a przede wszystkim spadochrony. Z każdym rokiem stajemy się świadkami coraz szybszego postępu w ich unowocześnianiu. Tempo tego postępu nadaje sport spadochronowy, który zapoczątkował modernizację spadochronów do swych celów. Dlatego też cały wysiłek konstruktorów skoncentrowany został na przystosowaniu spadochronu do jego współczesnego zastosowania przez sportowców. Nowoczesne formy zadań spadochronu i spadochroniarza w powietrzu podczas rozgrywania konkurencji na różnego rodzaju zawodach, a mistrzostwach świata w szczególności, zmuszają wytwórnie do szukania nowych rozwiązań, czasem tak niezwykłych, iż kilkanaście lat wstecz nie byłyby one nawet do pomyślenia.

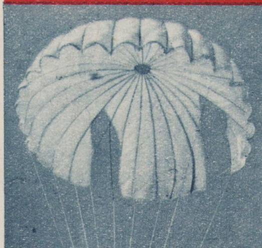
POWYŻEJ: Najnowszy spadochron francuski ze szczeliną trójkątną EFA-653, który wzbudził na mistrzostwach świata w Bułgarii duże zainteresowanie. PONIŻEJ: kanadyjski spadochron z jedną szczeliną poziomą.



W początkach sportu spadochronowego jego pierwsi reprezentanci dysponowali jedynie spadochronami okrągłymi, których stateczność i sterowność do lat pięćdziesiątych nie uległa większym zmianom. Jeśli w I Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Jugosławii w 1951 roku zawodnicy startowali na spadochronach okrągłych i kwadratowych pełnych, to trzy lata później w Saint Yan we Francji Anglicy zademonstrowali spadochron okrągły ze szczeliną. Co prawda nie był to pierwszy spadochron szczelinowy na świecie, ale pierwszy takiej konstrukcji i po raz pierwszy zastosowany na mistrzostwach świata. W Moskwie w 1956 roku ze spadochronami szczelinowymi skakali zawodnicy Stanów Zjednoczonych i Związku Radzieckiego. I chociaż nie zwyciężyli wtedy sportowcy radzieccy ani amerykańscy, lecz czechosłowaccy ze spadochronami bez szczelin, to jednak od tego roku zaznaczył się coraz szybszy zwrot w unowocześnianiu spadochronu przez wycinanie w czaszy szczelin o różnych kształtach polepszających jego doskonałość.

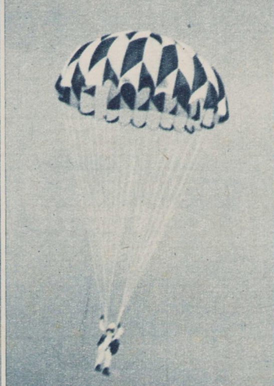
W kolejnych mistrzostwach w Bratysławie, w 1958 roku, sportowcy niemal wszystkich krajów startowali na spadochronach z jedną szczeliną wyciętą pionowo, z wyjątkiem zawodnika Kanady, którego spadochron miał szczelinę poziomą. Na międzynarodowych zawodach o „Puchar Adriatyku" w Jugosławii w 1959 roku Amerykanie zaprezentowali spadochrony z dwoma zespołami szczelin, przy czym każdy zespół składał się ze szczeliny pionowej (dłuższej) i poziomej (krótszej). To niewątpliwe dalsze udoskonalenie w decydującym stopniu poprawiło stateczność, a przede wszystkim sterowność spadochronu. Lądowania Amerykanów były bardzo celne, a ich dochodzenie do krzyża — nawet przy niezbyt dobrym wyskoku z samolotu (za wczesnym lub za późnym) — zupełnie możliwe. Jednym słowem amerykański spadochron wieloszczelinowy okazał się sprzętem całkowicie udanym a jego doskonałość w lądowaniu na cel o wiele lepsza od spadochronu z jedną szczeliną.

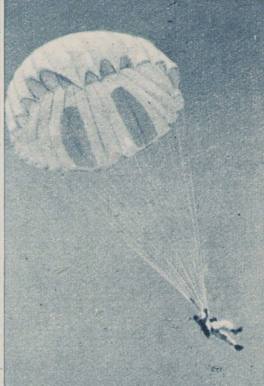
Radziecki spadochron z dwoma szczelinami, których górne końce odchylone były na zewnątrz — wycięcia obejmowały kliny styczne.



Aczkolwiek konstruktorzy w różnych krajach prowadzili doświadczenia w tym kierunku i być może ich projekty spadochronów zawierały o wiele śmielsze rozwiązania konstrukcyjne, to jednak udział Amerykanów z ich spadochronami w Jugosławii zapoczątkował nowy wyścig w udoskonalaniu sprzętu. Charakterystycznym tego przykładem były V Spadochronowe Mistrzostwa Świata rozegrane w Musaczewie pod Sofią. Już wstępne rozmowy z kierownictwami poszczególnych ekip lub samymi zawodnikami pozwalały stwierdzić, iż w kilku państwach ostatni rok upłynął na gorączkowych doświadczeniach oraz intensywnych próbach z róż-



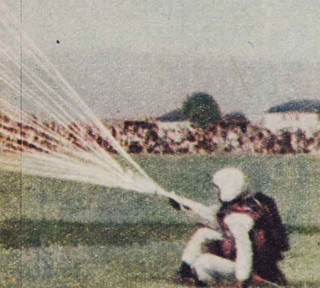




Spadochron polski ST-5 z jedną szczeliną.

Amerykański spadochron wieloszczelinowy.

Spadochron PTCH-3 (Czechosłowacja) z dwoma szczelinami.



Tekst i zdjęcia TADEUSZ MALINOWSKI

nymi kształtami szczelin w czaszach spadochronów. Wysiłek ten opłacił się, bowiem na mistrzostwach zademonstrowano kilka udanych typów. Mam tutaj na myśli spadochrony Bułgarii, Czechosłowacji, Francji, Związku Radzieckiego, a więc tych państw, które znajdują się w czołówce światowej. Nie wspominam sprzętu amerykańskiego, gdyż uległ on niewielkiemu unowocześnieniu w porównaniu do okresu sprzed roku, z Jugosławii, i nadal zaliczany jest do wysokiej klasy.

W związku z tym — ogólna charakterystyka współczesnego spadochronu sportowego. Ogólna dlatego, ponieważ jego dane techniczne w poszczególnych krajach są mniej więcej zbliżone. Będzie to wyłącznie spadochron okrągły o powierzchni od 55 do 60 m², uszyty z 24 lub 28 klinów z tkaniny jedwabnej lub nylonowej. Czasza w zależności od typu ma jedną lub więcej szczelin. Linki nośne na ogół jedwabne. Sterownice o różnym układzie konstrukcyjnym. Uprząż nylonowa lub z tkanin mieszanych. Pokrowce spadochronu głównego (plecowego) i zapasowego (piersiowego) profilowane, dopasowane do ciała skoczka. Prędkość opadania od 4,5 do 5,5 m/sek. Ciężar spadochronu głównego od 8 kG do 12 kG, a zapasowego od 5 kG do 8 kG.

Zawodnicy Austrii startowali na spadochronach wykonanych na wzór amerykański. Podobne spadochrony mieli Anglicy i Jugosłowianie. Skoczkowie Bułgarii zaprezentowali udany spadochron z trzema szczelinami: jedną w środku — pozostałą z poprzedniego spadochronu — i dwoma mniejszymi po jej obu stronach. Spadochron ten okazał się dobrym i skutecznym sprzętem na celność lądowania. Nim zdecydowano się go użyć na mistrzostwach, przeprowadzono wiele żmudnych doświadczeń nie tylko z czaszą o trzech szczelinach ale i z czaszą o różnych kształtach i ilościach szczelin. Również i w Czechosłowacji dokonano wielu prób, w wyniku których powstał spadochron z dwoma szczelinami.

Duże zainteresowanie wzbudził także spadochron francuski wytwórni EFA ze szczeliną w kształcie trójkąta. To zainteresowanie spowodowane było nie tylko pomysłowym rozwiązaniem konstrukcyjnym, ale i dobrą własnością podczas opadania. Kanadyjczycy swoją szczelinę poziomą z poprzednich mistrzostw połączyli z dwoma szczelinami pionowymi. W wyniku tego eksperymentu powstał również spadochron bardziej stateczny i sterowny od poprzedniego. Część zawodników Związku Radzieckiego miała spadochrony nowe, z dwoma szczelinami, których górne końce odchylone były na zewnątrz, druga zaś część skoczków posiadała spadochrony stare z poprzednich mistrzostw. Aczkolwiek nowe spadochrony przeszły już zasadniczą fazę prób to jednak pracuje się nad ich dalszym udoskonaleniem. Te nowe, na których startowali zawodnicy radzieccy są jak się wydaje dość skomplikowane w sterowaniu. Amerykanie zaprezentowali spadochrony wieloszczelinowe, o różnych wycięciach w czaszy. Polacy skakali ze spadochronami ST-5, a więc z takimi jak dwa lata temu. Rumuni mieli spadochrony wytwórni Aurel Vlaicu z jedną szczeliną. Jeśli chodzi o Węgrów, to tym razem część ich zawodników skakała ze spadochronami z jedną szczeliną, a część ze spadochronami o czaszach pełnych.

Przytoczony wyżej przegląd spadochronów sportowych, uwzględniający również tegoroczne mistrzostwa świata, wykazuje w sposób przekonywający, że sport spadochronowy w dalszym ciągu unowocześnia spadochrony dla swoich potrzeb i że w tym kierunku czyniony jest ogromny wysiłek w wielu krajach. Również i w Polsce przystąpiono do prób w tej dziedzinie. Za rok, lub najpóźniej za dwa, na kolejnych mistrzostwach świata zademonstrowane zostaną z całą pewnością spadochrony ulepszone lub być może nawet nowe o rewelacyjnych własnościach technicznych.

Tak więc dzięki wycięciu jednej lub kilku szczelin spadochron stał się doskonalszym sprzętem dla skoczków sportowych w ich walce o jak najlepszą celność lądowania.

Lądowanie skoczka amerykańskiego na spadochronie z dwoma zespołami szczelin.



Lądowanie zawodnika francuskiego na spadochronie EFA-653 ze szczeliną trójkątną.



AVIAMILANO P–19 „SCRICCIOLO" ● WŁOCHY

PO ZNANYM z poprzednich lat dwumiejscowym samolocie sportowym konstrukcji drewnianej F-81 „Falco" i czteromiejscowym F-14 „Nibbio" zakłady Aviamilano w Mediolanie opracowały i zbudowały nowy typ dwumiejscowego samolotu sportowego P-19 „Scricciolo". Samolot ten ma być budowany w trzech wersjach: turystycznej, szkolnej i holującej.

Samolot P-19 jest wynikiem konkursu rozpisanego przez Aeroklub Italii na popularny samolot sportowo-turystyczny. Odznacza się on prostą budową i prawdopodobnie niską ceną.

P-19 jest jednosilnikowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji mieszanej.

Płat o obrysie trapezowym jest wyposażony w lotki i klapy do lądowania. Konstrukcja drewniana z pokryciem ze sklejki.

Kadłub o przekroju owalnym jest konstrukcji kratownicowej, spawany z rur stalowych. Pokrycie płócienne na oprofilowaniu z listew drewnianych. Kabina z miejscami obok siebie (dwuster) wyposażona jest w opływową osłonę ze szkła organicznego, odsuwaną do tyłu.

Usterzenie wolnonośne o obrysie trapezowym. W wersji turystycznej podwozie wciągane, trójkołowe. Wersje: szkolna i holująca mają mieć klasyczne podwozie stałe (dwa koła z przodu i kółko ogonowe). Takie podwozie jest też zastosowane w prototypie samolotu.

Silnik w wersji turystycznej 85-100 KM, w wersji szkolnej 80-90 KM i w wersji do holowania szybowców — 140 KM. (JS)



DANE TECHNICZNE:
(wersja szkolna)

Wymiary:

Rozpiętość	—	10,24	m
Długość	—	6,98	m
Pow. nośna	—	14,0	m²

Ciężary:

Ciężar własny	—	400	kG
Ciężar użyteczny	—	230	kG
Ciężar w locie	—	630	kG
Obciążenie pow.	—	45	kG/m²

Osiągi:

Prędkość max.	—	201	km/h
Prędkość przelot.	—	175	km/h
Prędkość lądow.	—	68	km/h
Prędkość wznosz.	—	3,56	m/sek
Pułap	—	5 200	m

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

MATTESON M–1 ● USA—NRF

AMERYKAŃSKI konstruktor szybowcowy Frederick Matteson przebywający okresowo w NRF przystąpił do konstrukcji szybowca wyczynowego M-1 (z pomocą konstruktora niemieckiego Vogla, który przystosował projekt do miejscowych warunków). Szybowiec został wykonany w USA. Oblatanie prototypu nastąpiło w lutym 1959 r.

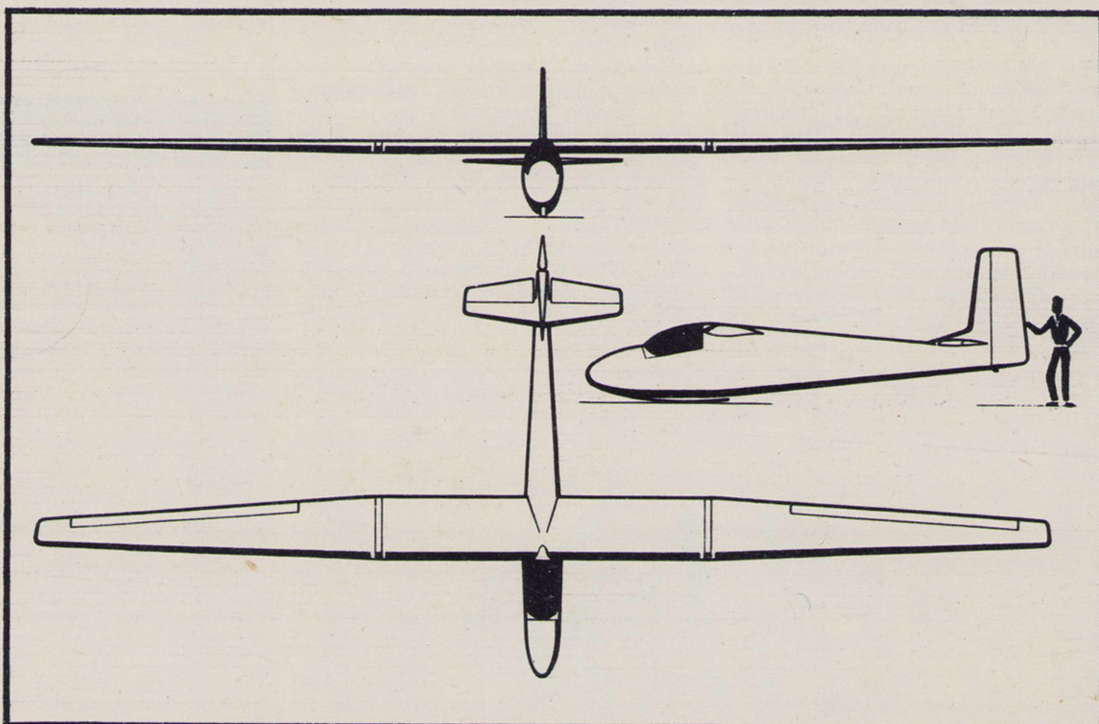
M-1 jest jednomiejscowym, wolnonośnym górnopłatem konstrukcji drewnianej.

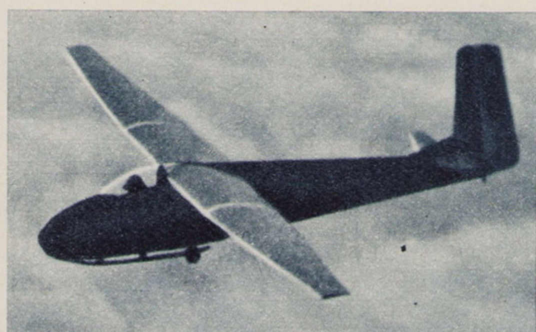
Płat o obrysie prostokątno-trapezowym ma w części środkowej profil laminarny NACA 63518, a w częściach końcowych NACA4412. Hamulce aerodynamiczne w postaci spoilerów na dolnej powierzchni płata; klap wyporowych brak. Konstrukcja skrzydeł składa się z kesonu noskowego w kształcie litery „D" ze sklejki wypełnionej pianką polistyrenową dla usztywnienia i zachowania kształtu profilu. Tył skrzydeł do głębokości 65% cięciwy kryty płótnem. Lotki wykonane są w postaci skorupy sklejkowej bez żeber wypełnionej pianką plastikową.

Kadłub o przekroju eliptycznym. Kabina pilota osłonięta owiewką wytłoczoną z jednego arkusza plexi.

Usterzenie wolnonośne o obrysie trapezowym. Wysoki statecznik kierunku przechodzi w płetwę grzbietową.

Podwozie składa się z płozy amortyzowanej i zderzaka ogonowego. Prototyp był początkowo wyposażony w stałe podwozie dwukołowe. Konstruktor spodziewa się uzyskać doskonałość max. — 34. (JS)





DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	—	15,6	m
Długość	—	6,70	m
Powierzchnia nośna	—	12,1	m²
Wydłużenie	—	20,2	

Ciężary:

Ciężar własny	—	234	kG
Ciężar w locie	—	332	kG
Obciążenie powierzchni	—	27,5	kG/m²

Osiągi:

Doskonałość max.	—	31,5	
— przy prędkości	—	76	km/h
— przy prędkości opad.	—	0,68	m/sek
Min. prędkość opad.	—	0,66	m/sek
— przy prędkości	—	72	km/h
Prędkość graniczna	—	207	km/h
Prędkość hol. (samolot)	—	207	km/h
Prędkość hol. (wyciągarka)	—	116	km/h

ZDJĘCIA UZUPEŁNIAJĄCE

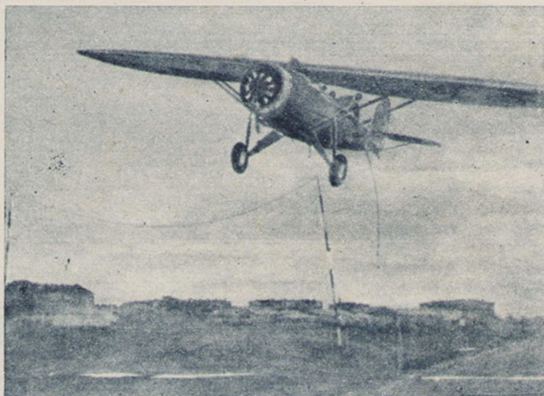
Poniżej zamieszczamy tytułem uzupełnienia zdjęcia samolotów i szybowca, których opisy były publikowane w niniejszym cyklu.



Dwupłat szkolno-akrobacyjny PWS-14 z silnikiem Skoda-Wright o mocy 220 KM. Opis samolotu był podany w „SP" nr 27/1960 r.

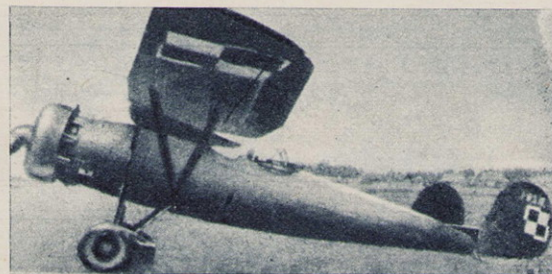


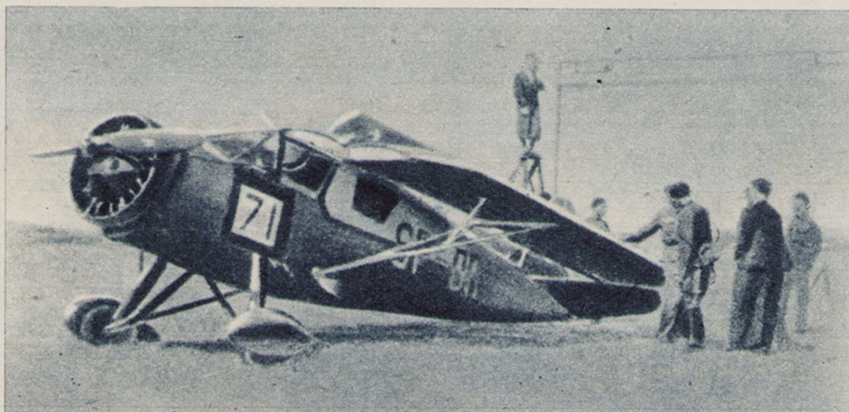
Samolot akrobacyjny PWS-12 przystosowany do akrobacji odwróconej. Na tym samolocie por. pil. J. Orłowski brał udział w szeregu mityngów lotniczych za granicą. Silnik Wright 220 KM. Opis podany był w odcinku „SP" nr 31/1959 r.



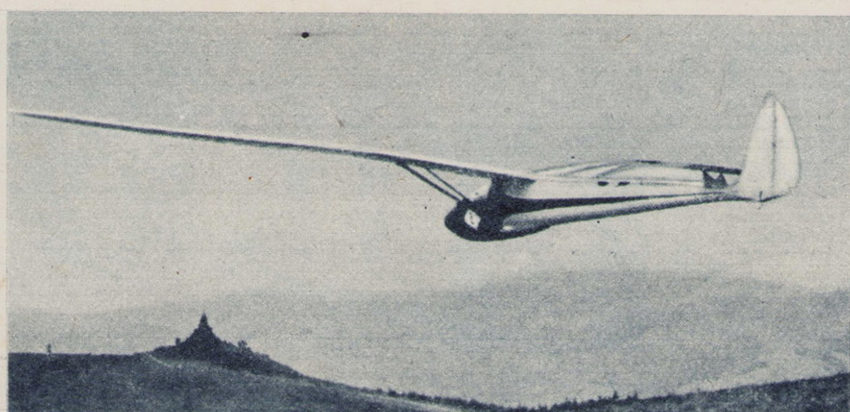
Samolot towarzyszący Lublin R-XIII D z silnikiem Skoda-Wright 220 KM podczas podchwytywania meldunku. Opis samolotu w „SP" nr 10/1959 r.

Prototyp samolotu liniowego PWS-19, po zmianie obrysu usterzenia pionowego i założeniu owiewek podwozia. Opis w „SP" nr 1/1960 r.





Zwycięski samolot w Challenge'u 1934 r. RWD-9 kpt. J. Bajana podczas próby przeprowadzania przez bramkę ze złożonymi skrzydłami.



Szybowiec wyczynowy CW-5 konstrukcji inż. W. Czerwińskiego.

KTO JEST NAPRAWDĘ KONSTRUKTOREM

(Ciąg dalszy ze str. 13)

A teraz pytania do pp. Bartla, jako inżyniera i Jungowskiego, jako starego lotnika:

— Czy zdrowo myślący człowiek, a tym bardziej inżynier, mógłby związać się z kimś dla budowy samolotu, kto prócz dobrej chęci nie posiadałby żadnego przygotowania, ani projektu, ani nawet kosztorysu budowy tego samolotu?

— Czy zdrowo myślący człowiek, a tym bardziej inżynier jakim niezawodnie był inż. Cywiński, pojechałby do Paryża dla zakupu silnika, wykładając swoje pieniądze, do nieznanego jeszcze z wymiarów i szczegółów konstrukcyjnych samolotu? — Ponieważ jednak inż. Cywiński pojechał do Paryża, wpłacił tam równowartość swego udziału spółkowego na dostawę silnika ENV 40 KM (8-cylindrowy, chłodzenie wodne) to znaczyłoby, że projekt samolotu musiał być już wtedy gotowy. Przemawia również za tym już fakt zakupienia rur stalowych (na zimno ciągnionych) w Niemczech, które przed powrotem inż. Cywińskiego z Paryża przybyły do Warszawy. Dlatego też praca przy ul. Solec 103 mogła się zaraz rozpocząć: pocięcie rur, wykonanie łączników w fabryce Krzemińskiego, gdzie miałem zezwolenie na używanie maszyn i narzędzi po zakończeniu pracy dziennej.

W ten sposób został złożony kadłub i zawieszony pod sufitem. Opisali go dwaj korespondenci, którzy znienacka zjawili się na Solcu.

Pocięcie rur i zmontowanie kadłuba trwało do końca lutego 1910 r. Około marca, kiedy pierwsze hangary były już w „Aviacie" gotowe, kadłub i pozostałe materiały były przeniesione do hangaru nr 1. Na początku jesieni (wrzesień—październik) samolot był gotów, tak iż pierwsza próba mogła być i była dokonana (z małym wypadkiem opalenia płótna na skrzydle pod silnikiem). Wszystko to razem wzięte, od wyjazdu inż. Cywińskiego po silnik do pierwszej próby, trwało 2 miesiące.

Jeśli więc przyjąć nawet opowiadanie p. Łuniewskiej i powoływanie się p. Bartla na nie, jako dowód stwierdzający autorstwo budowy samolotu, to co zrobić z tym drugim pozostałym z rachunku rokiem p. Łuniewskiej i p. Bartla? W każdym razie, inż. Cywiński nie mógł wybijać drzwi już otwartych, tj. „projektować, konstruować i budować samolotu", którego wykonanie było już w toku, a silnik sprowadzony!

2. **Żona mówi o zaniedbywaniu jej przez męża** dla pracy przy samolocie, kiedy był jeszcze narzeczonym. To już przestaje być śmieszne, a staje się smutne i nie jest absolutnie żadnym argumentem.

3. **Opowiadanie b. studenta, a obecnie mgr inż. Romana Osmólskiego** jest z gruntu nieprawdziwe, ponieważ w szopie na Solcu nie mógł bywać, gdyż praca tam trwała ok. trzech miesięcy i nikogo się do niej nie wpuszczało. Pan mgr inż. Osmólski mógł tam tylko zajrzeć przez okno, choć i to jest wątpliwe, gdyż sam się plącze z adresem mówiąc, że bywał „w szopie przy fabryce lamp Krzemińskiego na Czerniakowskiej". Otóż wtedy szopa nie była przy fabryce Krzemińskiego i nie na Czerniakowskiej, a na Solcu!? Zaś w „Aviacie" mógł czasami bywać jako gość. Natomiast w hangarze nr 1 bywało stale kilku studentów i uczniów wyższych klas gimnazjalnych — honorowych pomocników, którzy żyją, są obecnie na bardzo poważnych stanowiskach i wypowiedzieli swoje uwagi o pracy przy budowie samolotu, dołączone do mojej książki, lecz n i e z a u w a ż o n e przez pp. Bartla i Jungowskiego. O moim stosunku do inż. Cywińskiego, mojego serdecznego przyjaciela, p. Osmólski nie mógł nic wiedzieć. A jego opowiadania i wydanie opinii o mnie jest zmyślone i bez znaczenia.

CIĄG DALSZY NASTĄPI



„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).
Redaktor Naczelny — 4-24-10.

WYDAJĄ
WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

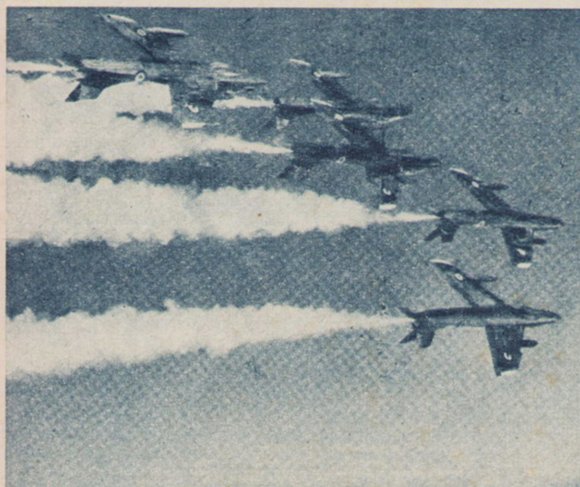
Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 13.X.1960 R. Zam. 6765/C C-22

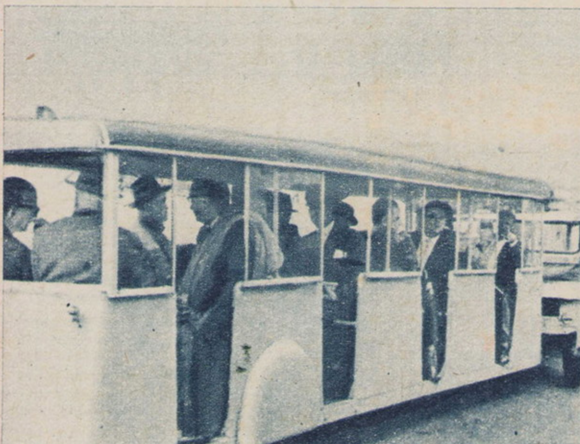
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

ŚWIETNY ZESPÓŁ ANGIELSKI



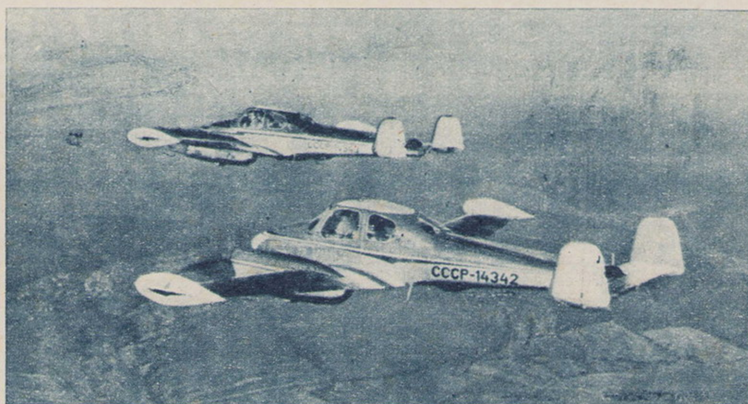
Jednym z najlepszych angielskich zespołow akrobacyjnych jest widoczna na zdjęciu piątka myśliwców odrzutowych „Hunter" z dywizjonu nr 92, wykonująca akurat efektowny lot w pozycji odwróconej wraz z puszczaniem smug dymu. Foto: „The Aeroplane and Astronautice"

W PORCIE LOTNICZYM KLOTEN



Pasażerów w szwajcarskim porcie lotniczym Zurych — Kloten taki oto sprytny mikrobusik przewozi z poczekalni budynku dworca do samolotu oczekującego na płycie postojowej. Foto: J. R. Konieczny

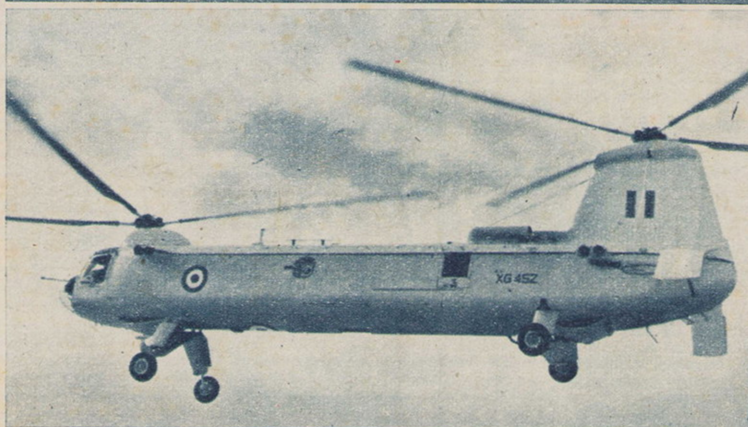
L-200 W ZSRR



Jak wiadomo, Związek Radziecki zakupił w Czechosłowacji większą partię samolotów L-200 „Morava" dla potrzeb „Aerofłotu". Na zdjęciu: Samoloty L-200 z radzieckimi znakami w locie.

Foto: „Letecky obsor"

„BELVEDERE"



Jednym z najładniejszych i najlepszych śmigłowców angielskich jest dwuwirnikowy, dwusilnikowy Bristol „Belvedere". Jego wytwórcy szczycą się wysokim stopniem bezpieczeństwa swego produktu, wyrażającego się w zdolności lotu śmigłowca z jednym silnikiem wyłączonym, przy pełnym obciążeniu.

Foto: „Aero-Revue"

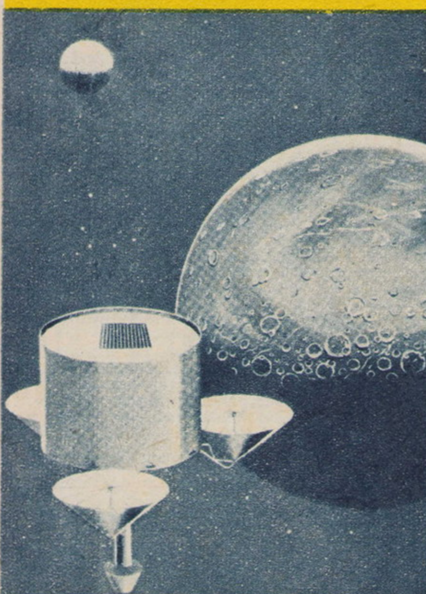
F-104 W NRF



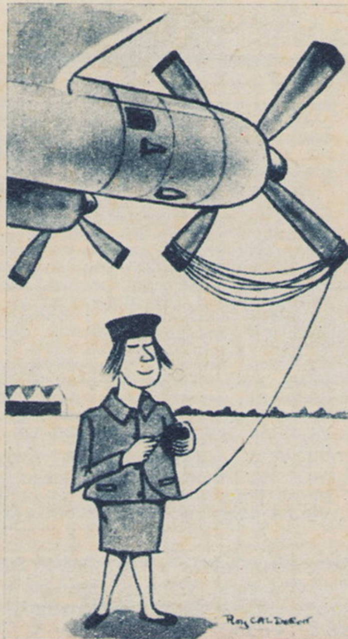
Zdjęcie przedstawia amerykańskie myśliwce odrzutowe F-104 „Starfighter", dostarczone przez USA bońskiej odwetowej „Luftwaffe". Ogółem lotnictwo NRF będzie dysponowało 670 samolotami tego typu, z czego większość wyprodukuje na prawach licencji przemysł zachodnioniemiecki.

Foto: „Aero"

„HELIODYNE"



W celu zbadania systemu słonecznego uczeni amerykańscy opracowują projekt prostej konstrukcji statku kosmicznego o napędzie przy pomocy energii promieni słonecznych. Rysunek pokazuje statek na orbicie Księżyca (w dali — Ziemia). W wielkim zbiorniku znajduje się wodór, który przy nagrzaniu przez promienie Słońca uchodzi poprzez specjalne rury na zewnątrz, dając odrzut. Wokół zbiornika — trzy lustra. Rys. „Aero"



Bez słów

(„Aeronautics")

NA SZYBOWISKU W NRD

Któż sie oprze wymaganiom tej pięknej niemieckiej instruktorki? Nawet największe ofermy stają się po krótkim przeszkoleniu prawie rasowymi pilotami. Foto: „Aero-Sport"

